

PETER DE GRAAF

AUTOMERKEN 2



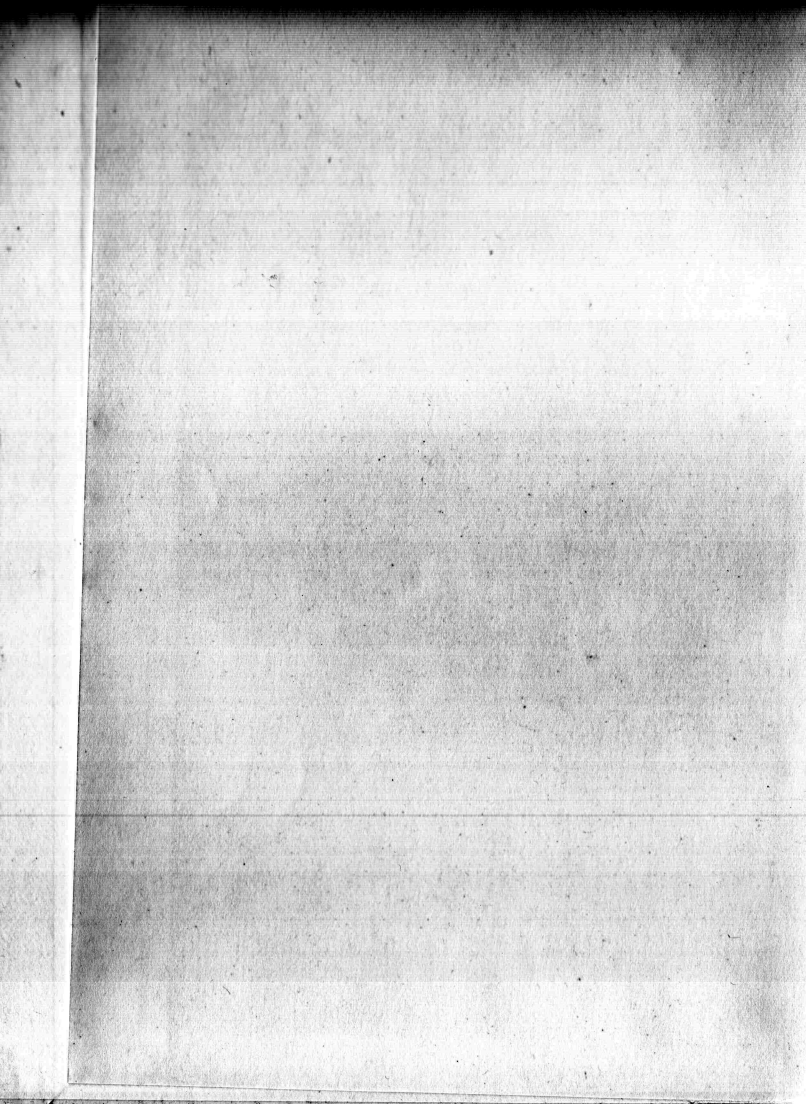
120

ALKENREEKS

Beeld-Encyclopedie

ALKMAAR

120



PETER DE GRAAF

AUTOMERKEN 2



Op de startlijn voor de Jubileumrally

Op het omslag
Een 4-persoons Opel-Doppel-Phaeton uit het jaar 1908:
4 cilinder motor, 3 versnellingen, maximum snelheid 50—60 km/u.

NR



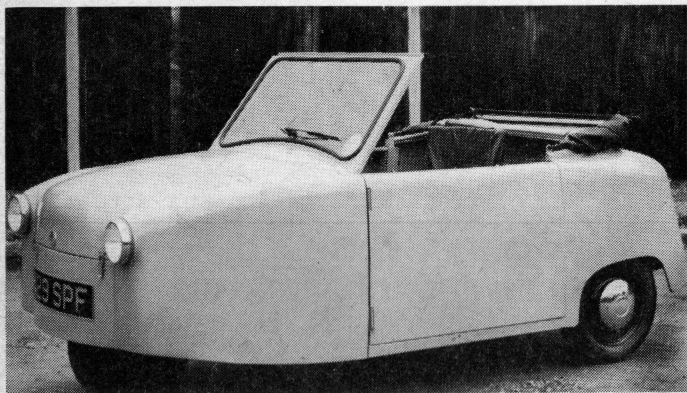
120

© Copyright Uitgeverij De Alk n.v., Alkmaar, Holland

DE ALKENREEKS • Beeld-Encyclopedie • ALKMAAR

A.C.

We hebben in onze boeken over auto's en autosport al vaker betoogd, dat auto's in hun constructie en in de geschiedenis van de fabrikant die ze produceerde iets verraden van het volkskarakter van het land waar ze geproduceerd werden. In dit opzicht is de Engelse automobiel wel de wagen, die het duidelijkst het stempel van het land van herkomst draagt. Maar niet alleen de auto zelf doet dat, ook de geschiedenis van het merk. Het enthousiasme, de opofferingsgezindheid, de taaie volharding en de hang naar iets dat „bestendig” is, kenmerken, die in het bijzonder voor vele Engelsen gelden, vinden we ook terug in de beschrijving van het wel en wee van vele Engelse automerken. Dat geldt zeker voor A.C. Het is een sportwagen-merk, dat velen in ons land volkomen onbekend in de oren zal klinken. Er is nog wel een importeur in Nederland, er rijdt nog een enkele A.C. rond over onze wegen, maar qua verkopen is het merk, wat Nederland betreft, nauwelijks het noemen waard. Maar de geschiedenis van A.C. Cars Limited is het vermelden in dit boekje zeker waard. Een merk van enthousiaste rijders, maar ook van enthousiaste constructeurs. Nooit was het de bedoeling een „wereldmerk” te vestigen. Nooit heeft het in de bedoeling gelegen



De electrische invalide wagen, die in feite de hoofdproductie uitmaakt van de A.C. fabrieken.

auto's met honderden per dag te fabriceren. Zowel de oprichters, als degenen die nu het beleid voeren bij A.C. stond en staat maar één ding voor ogen: een wat aparte automobiel te vervaardigen, die bijzonder veel rijgenoegeen biedt en constructieve aan sportieve kwaliteiten koppelt.

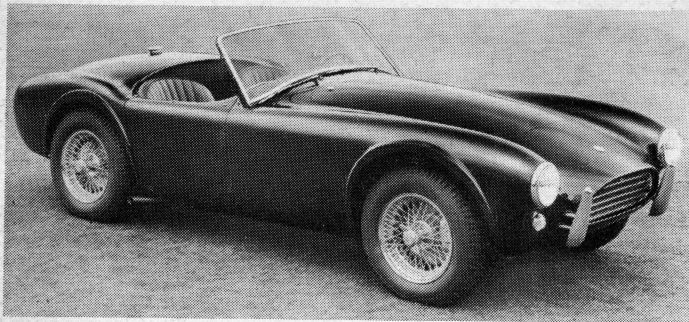
De geschiedenis van A.C. gaat terug tot juli 1900. Een zekere Mr. Portwine, die niet in geestrijk vocht deed, maar een gefortuneerd slager was, ontmoette toen een zekere Mr. Weller, die alleen maar voor machineriën en motoren leefde. Hoewel het werkterrein nogal uit elkaar lag, hadden ze één ding gemeen: een geweldige belangstelling voor de nieuwe ontwikkeling van die dagen, de automobiel. Met het geld van Portwine en de kennis van Weller gecombineerd, besloot het duo een fabriek van automobielen op te richten. De fabriek heette toen nog niet A.C. maar Weller, omdat diens naam als ingenieur nu eenmaal gevestigd was. Het duurde twee jaar voor de eerste wagen op de markt kwam. Op de autotentoonstelling van 1902 in het beroemde Crystal Palace in Londen stond een Weller 4½-liter automobiel, die sterk de aandacht trok. Maar zoals wel meer gebeurd, de technicus was de smaak van het publiek ver vooruit. Te ver in dit geval, want er werd geen Weller verkocht en dat betekende een geduchte „strop” voor de beide autofabrikanten.

Als slager had Mr. Portwine waarschijnlijk meer oog voor de smaak van het publiek en hij gaf bevel een heel doodgewone auto voor die dagen te construeren, die in de eerste plaats het doorsnee publiek zou bevallen en de financiële toestand weer in het rechte spoor zou brengen.

In 1903 verscheen Weller daarom op de markt met een drie-wielige wagen, die hij Auto-Carrier noemde (A.C.) De krachtbron was een lucht-gekoelde één cilinder motor. Iets toekomstigs moest Weller er natuurlijk toch weer in construeren en zo had deze wagen een diafragma-koppeling. Dat viel niet op, het werkte perfect en dus was dat bij de aankoop voor niemand een belemmering. Dat gebeurde zestig jaar geleden. Tegenwoordig vermelden verschillende fabrikanten triomfantelijk dat hun wagen is uitgerust met een diafragma-koppeling!

Een succes was die eerste driewielige A.C. zeker. Zonder pijn produceerde men deze wagen gedurende bijna 20 jaar. Net voor de wereldoorlog (no 1 wel te verstaan) hadden Portwine en Weller genoeg verdiend om te piekeren over een „werkelijke” auto. Die oorlog maakte daar weer een eind aan, maar hoewel de heren ouder geworden waren gaven ze het niet op. Hun fabriek zou en moest een „echte” auto fabriceren.

De A.C. Cobra, zoals die in Amerika geleverd wordt door Carroll Shelby, een oud-coureur. Deze bouwt er in de V.S. een Amerikaanse Ford V-8 motor in.

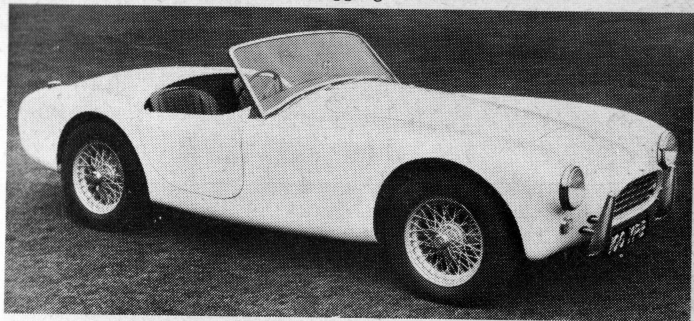


In 1921 was het zover. Toen werd trots de eerste A.C. vierwieler ten doop gehouden. Er zat echter een Franse motor in, een viercilinder zij-klepper. Een speciale versie had een vier cilinder Italiaanse motor, een Anzani. In deze laatste uitvoering gebeurde tenslotte, waar Portwine en Weller (het doet aan Dickens denken) al twintig jaar naar uitgekeken hadden. De wagen was een succes, vooral in races en rally's. In 1923 kwam een nieuwe A.C. uit, voorzien van een gedeeltelijk lichtmetalen zes-cilinder motor. Alweer een daverende nouveauté voor die tijd. Dat is veertig jaar geleden en de 6-cilinder aluminium motor, die in de huidige A.C.'s huist is nog steeds een regelrechte afstammeling van die motor.

Na al deze inspanning en het succes, deed Mr. Portwine de slagerij en de fabriek aan kant en ook Mr. Weller vond dat hij genoeg bijgedragen had tot het sportieve automobilisme. Ze deden de hele affaire over aan E. F. Edge, die zo scherp als een mes reed en daarmee een held werd op alle circuits van die dagen.

Mr. Edge kon beter rijden dan zaken doen en na wat sukkelen tot 1929 begon een nieuwe periode. De „zakenman-auto-enthousiast” Hurlock nam de fabriek over. Hij handhaafde het wat excentrieke karakter van A.C., maar zette de geschiedenis op weer wat gezonder financiële voeten. Zijn zoon is nog steeds één van de directieleden. Tot 1940, de tweede wereldoorlog, fabriceerde A.C. sportieve wagens, vooral op basis van de zes-cilinder van 1923. Vele successen werden in die periode behaald. In 1927 won A.C. de Monte Carlo

De A.C. Ace, de sportwagen die nu al tientallen jaren in productie is en die onverminderd gehandhaafd blijft. Er is keuze mogelijk uit verschillende motoren. De wagen heeft een bijzonder goede wegligging.



Rally en tussen 1930 en 1940 vele races op het toenmalige bekende circuit van Brooklands in Engeland. Een A.C. was ook de eerste lichtere sportwagen, die de beroemde 100 Mijls race op Brooklands won.

Na 1945 werd een A.C. sedan gebouwd op basis van nog steeds dezelfde 6-cilinder. Dat duurde tot 1957. Men ziet die A.C. Saloons nog wel in Engeland. Daarna kwam een open twee-zitter in productie, de A.C. Ace, nog steeds voorzien van de inmiddels opgevoerde 6-cilinder. Deze sportwagens waren de eersten in Engeland met een rondom onafhankelijke vering en verbaasden iedereen door hun ongelooflijke wegligging. Samenwerking met de Bristol vliegtuigfabrieken leidde ertoe, dat deze wagen in coupé-vorm ook verkrijgbaar was met een zes-cilinder Bristol Motor.

Verskillende variaties op deze sportwagens zijn in de loop van de laatste tien jaar gevolgd, o.a. de Greyhound, een vier persoons sportcoupé en laatstelijk de A.C. Cobra, met een wat sterkere motor. Een groot deel van de productie gaat naar Amerika, waar A.C. een bijzondere naam heeft. Helaas bestaat er in Europa weinig belangstelling meer voor een zo onbekend merk.

De tegenwoordige prijzen in Engeland voor A.C. sportwagens bedragen voor een open wagen ongeveer 15000 gulden, voor een open sportwagen met Bristol motor 18000 gulden en voor een A.C. cobra (open) ongeveer 21000 gulden. Er zijn ook variaties met een 2.6 Ford motor verkrijgbaar.

Naast de beperkte produktie van sportwagens, maakt A.C. vele soorten gemotoriseerde invalidewagentjes voor het Britse Ministerie van Sociale zaken.

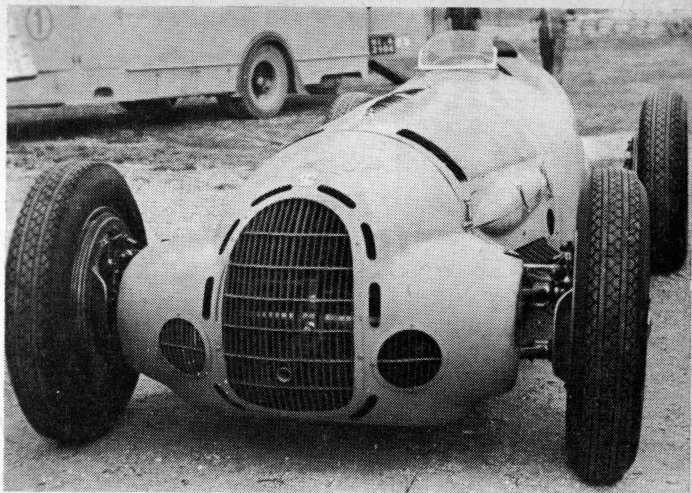
Alfa Romeo

Zoals eens een Italiaan Frankrijk een van zijn beroemdste automerken schonk, namelijk Bugatti, zo schonk eigenlijk een Fransman aan het begin van deze auto-eeuw Italië een heel sportief merk.



Ook in Nederland waren de Alfa Romeo's al vroeg geliefd als sportieve voertuigen. Hier een opname van een waarschijnlijk vooroorlogs evenement, waarbij een Nederlandse equipe zijn Alfa Romeo een heuvel opstuurt.

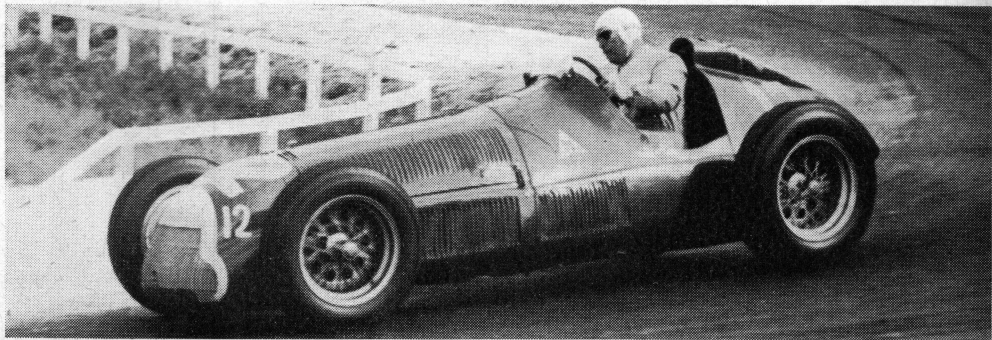
Een Alfa, waarover wij weinig te weten konden komen. Maar in ieder geval indrukwekkend genoeg.



Die Fransman heette Darraq en hij bouwde een automobielfabriek aan de weg van Portello naar Milaan. Hoewel de fabriek die dus Darraqs leverde niet lang bestond (in Frankrijk is Darraq nog tientallen jaren een naam geweest van sportieve automobielen) was het toch die opzet, die de basis vormde voor het merk Alfa Romeo. De leegstaande fabriek met zijn nutteloze gereedschappen voor het maken van auto's, trok namelijk de aandacht van een aantal auto-enthousiasten die er met een lening van slechts enkele tienduizenden guldens introkken. Zij stichtten de Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, ofwel vrij vertaald de N.V. Lombardijse Autofabriek. De afkorting van de Italiaanse naam vormde ALFA, waaraan het merk dus zijn naam ontleend heeft. Men begon in 1909 direct met de bouw van natuurlijk een aantal sportieve wagens en het merk was van het begin af aan hevig in de autosport geïnteresseerd. Misschien wel eens een beetje te hevig, want in 1913 ging het minder goed en een Milanese bank die grootste aandeelhouder was, besloot daar iets aan te doen. Men stelde als manager namelijk een zekere mijnheer Romeo aan, die de ingenieurstitel bezat. Nicola Romeo zette het mes er stevig in en het ging de fabriek, nu onder



Coureur Wimille in Alfa Romeo „Alfetta”.



Coureur Fagioli op circuit Franchorchamps in 1950.

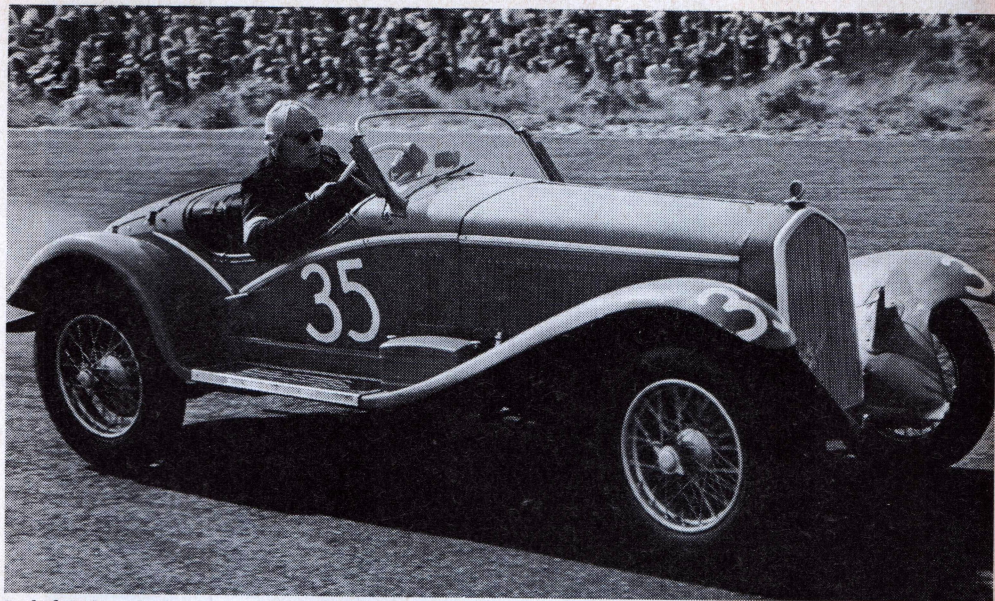
de naam Alfa Romeo weer een stuk beter. De eerste wereldoorlog bracht het bedrijf nog een stuk verder door de oorlogsproductie. Alfa Romeo maakte granaten, pneumatisch gereedschap en voor het geval die oorlog nog ooit eens zou eindigen, ontwikkelde men ook reeds een landbouwtractor. Men ziet dat de heer Nicola Romeo in zijn fabriek in de eerste plaats een bedrijf zag en pas in de tweede plaats een sportieve hobby.

Het einde van de oorlog betekende echter toch nog een bijzondere klap voor Alfa Romeo en deed de zaak geducht wankelen. Het merendeel van de werknemers ging voorgoed huiswaarts.

De bank van Alfa Romeo kon echter tegen een stootje. Weer vond een reorganisatie plaats en vanaf dat moment stak de industriële en financiële onderneming die Alfa Romeo geworden was, zo ongeveer overal de neus in. Een uitgebreid veld van produkten voor de landbouw, de wegenbouw, de spoorwegen en de industrie vormde het fabrikageprogramma. Zelfs de luchtvaart werd niet vergeten en een V.6 vliegtuigmotor voor het Italiaanse gouvernement, werd ontwikkeld. Maar bij dat alles wilde men toch ook de autoproduktie niet vergeten en zoals bij zovele merken ook heden ten dage nog steeds gebruikelijk: om de publiciteit en de verkoop op te voeren, keerde men terug naar het circuit. Zeker bij Alfa

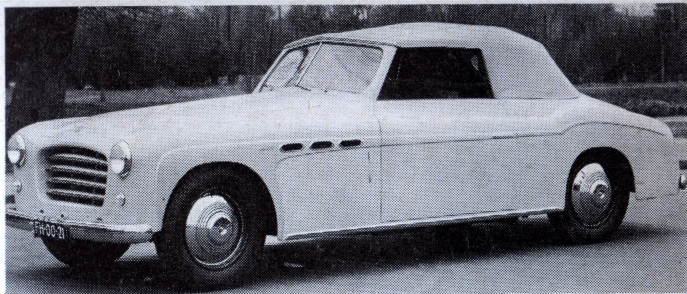


In 1950 behaalde Juan Manuel Fangio het wereldkampioenschap met een Alfa Romeo. Hier voert hij in dat jaar een veld van rijders aan bij de Grote Prijs van San Remo.



*Ook bij de talrijke races en ritten voor amateurs in ons land ziet men altijd wel een Alfa Romeo.
Weinig doet deze wagen denken aan de moderne carrosserieën van Alfa Romeo.*

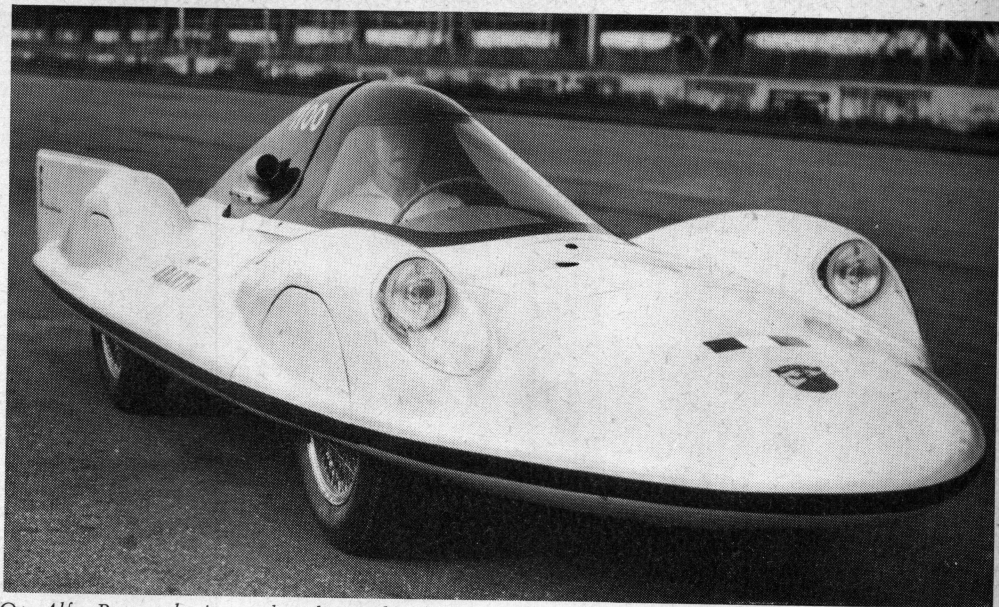
Een aantrekkelijke Alfa Romeo uit 1952 met een zg. Pennock carrosserie. Pennock was een Nederlandse carrosseriebouwer.



was men niet vergeten hoe de successen van voor 1913 eigenlijk de basis gevormd hadden voor de fabriek. Er werd een speciale race-afdeling gevormd, waarin de jonge en geniale Enzo Ferrari al spoedig de lakens uitdeelde. Beroemde namen uit die tijd, welke voor Alfa Romeo de ene overwinning na de andere behaalden, waren Nuvolari, Antonio Ascari, Sivocci en Giuseppe Campari, mannen die op handen gedragen werden door de Italianen. Beroemd werden de namen van types racewagens als de P. 2 en de P. 3. Het wereld-snelheidsrekord ging in 1924 naar Alfa Romeo met een gemiddelde van 173,8 km per uur.

Er kwam geen eind aan de victories van de Alfa Romeo wagens. En ook toen in 1929 besloten werd dat Alfa Romeo niet meer officieel aan races deel zou nemen, bleef het merk met de slang de races beheersen door de Scuderia Ferrari, die met Alfa's reed. Intussen ging het in de financiële race wat minder goed. In 1933 werd opnieuw gereorganiseerd, een grote combinatie werd eigenaar en de productie werd aan de ene zijde beperkt en aan de andere verder uitgebreid. Het wegtransport werd verreweg het voornaamste en tot 1940 bestond het programma uit diverse vrachtwagens en bussen, speciale voertuigen voor het leger en een uitgebreide serie personen- en sportwagens, die een zeer goede naam hadden in de wereld. Verder had men zich gespecialiseerd in de vervaardiging van propellers.

Met de oorlog in het vooruitzicht, moest Alfa tenslotte overschakelen op oorlogsproductie. De geallieerden, die wisten welk een kennis van zaken bij Alfa Romeo school, hadden het in het bijzonder voorzien op deze fabriek. In 1943 in het voorjaar had een



Op Alfa Romeo basis werden door Abarth ook speciale rekordwagens gebouwd. Hier een dergelijke Alfa-Abarth op het circuit van Monza. Carrosserie is van Pininfarina.

Een speciale carrosserie van Boneschi op de Alfa Romeo 2600.

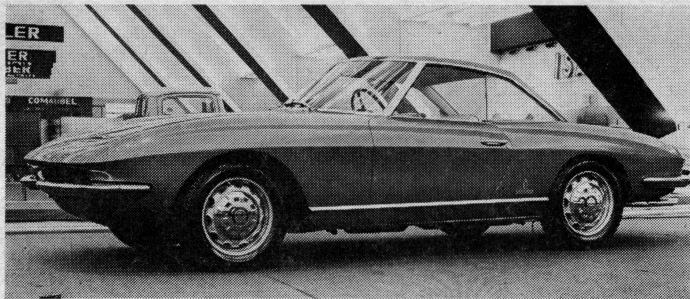


raid op Alfa plaats en toen dat niet voldoende bleek volgde een tweede aanval in augustus van dat jaar, die aan dat arsenaal van de Duce practisch een einde maakte. In 1944 toen de Duitsers vooral gebruik maakten van de Alfa produktie, kwam tenslotte nog een zwaar bombardement dat de fabriek definitief in een puinhoop veranderde.

Direct na de oorlog begon men bij Alfa Romeo aan de herbouw en de eerste produkten waren, merkwaardig genoeg, in licentie vervaardigde vliegtuigmotoren. Daarnaast kwamen er scheepsmotoren op het programma. Maar ook de autoproduktie was vrij spoedig weer op gang en natuurlijk keerde Alfa Romeo weer terug naar de oude liefde: de racebaan. De deelname aan sport-evenementen werd bekroond toen in 1950 Juan Manuel Fangio wereldkampioen werd met een Alfa Romeo. Intussen hadden de Alfa's ook alweer een rol gespeeld in de bekende Mille Miglia, de beroemde duizend mijlen race die in Italië van Brescia via Rome naar Brescia loopt. Deze race was een van de bekendste ter wereld. Hij werd tenslotte verboden maar nog steeds dromen duizenden Italianen over de terugkomst van de Mille Miglia.

Officieel heeft Alfa Romeo zich nu terug getrokken uit de racesport, maar de fabriek steunt nog wel individuele rijders of groepen

Een Alfa Romeo 2600, hier door Pininfarina omgetoverd in een speciale 2-deurs coupé.



die met succes met Alfa's aan sport-evenementen deelnemen. In de produktie heeft men bij Alfa de sport nooit kunnen vergeten. Altijd hebben er een aantal bijzonder aantrekkelijke en sportieve toerwagens naast echte sportwagens op het programma gestaan. De Giulietta werd na de oorlog een van de bekendste typen, maar inmiddels zijn er de 2600-serie en de Giulia-serie, die al op weg zijn nog meer populair te worden. Vooral de laatste tijd wordt heel veel gedaan om tot een grotere serieproduktie te komen. Ook de export wordt steeds belangrijker, waarbij ook in Nederland steeds meer en meer Alfa's op de markt komen. Vele van de Alfa Romeo toerwagens dragen ook nog steeds een sportief accent, wat ze voor sommige kopers extra attractief maakt. Alfa's worden altijd gekenmerkt door een voortreffelijke wegligging. Een vijfversnellingsbak behoort ook vaak tot de standaard-uitvoering. Beroeemde Italiaanse carrossiers maken veel van Alfa Romeo's gebruik voor het creëren van speciale koetswerken. Sommige van deze speciale koetswerken worden ook in kleine series vervaardigd, waardoor het mogelijk is geworden een dergelijke bijzonder fraai gelijnde Italiaanse sportcoupé voor een relatief lage prijs aan te schaffen.

Alhoewel in Nederland minder bekend, fabriceert Alfa Romeo ook nog een vrij uitgebreide reeks van vracht- en bestelwagens, waaronder ware mastodonten van de weg.

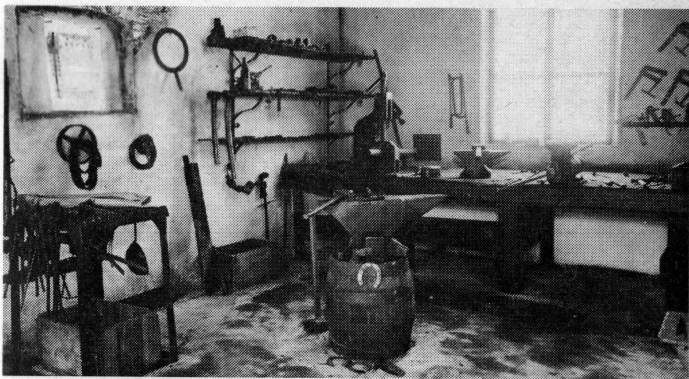
Sinds een aantal jaren heeft men daarnaast een licentie-overeenkomst met de Franse Renaultfabriek voor vervaardiging van de verschillende typen personenwagens van die fabriek. In Italië ziet

men dan ook vrij veel Renault's die tevens de naam Alfa Romeo dragen.

Het is te hopen dat Alfa Romeo de harde concurrentie-strijd van deze tijd zal kunnen volhouden. Het is een merk dat geweldig veel voor de ontwikkeling van de auto gedaan heeft en waarvan de naam als een gouden draad door de historie van de automobiël loopt, terwijl ook de huidige produkten nog steeds het stempel dragen van een enigszins speciale auto. De autowereld zou bepaald verarmen, als het merk uit Milaan met de slang in het handelswapen, daaruit zou moeten verdwijnen.

DAF

Voor degenen die het goed met ons land menen, is het vaak een ergernis te horen hoe onnadenkende mensen over ons land altijd spreken als over „ons kleine landje”. Journalisten en schrijvers schrijven bijna automatisch met verkleinwoorden als ze het over ons land hebben en bijna dagelijks kan men televisie-reporters beroemdheden horen vragen wat deze nu wel van ons kleine landje denken. In liedjes en toespraken is het al niet anders, al spreekt



Een hoekje van de smidse, waarin de gebroeders van Doorne begonnen. Die smidse staat nog steeds op het binnenterrein van de fabriek en wordt uiteraard in hoge eer gehouden.

Het personeel van de smederij die de gebroeders van Doorne in 1928 hadden opgericht met behulp van 10.000 geleende guldens. Dat het ondanks de recessie van die jaren wel goed ging, bewijst deze foto van 1929. Al spoedig daarna begon men met de constructie van aanhangwagens.



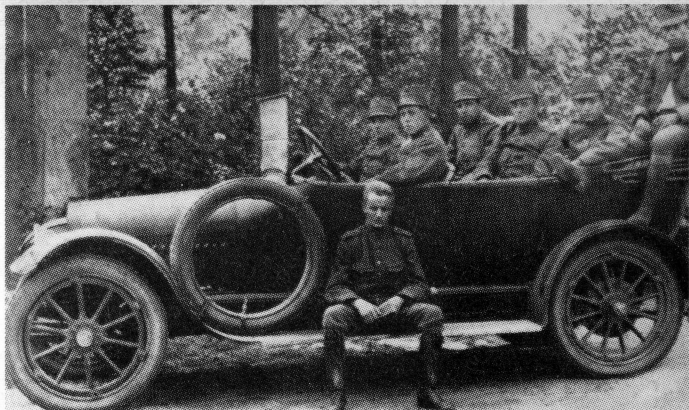
men dan vaak wat lyrisch over ons „kleine landje aan de zee”. We worden in onze eigen ogen pas groot als we de toon aanslaan van dat-hebben-we-dan-toch-maar-gepresteerd. In dit verband gaat het dan meestal over Deltawerken, zeesleepvaart en dergelijke. Vroeger behoorde daar ook de K.L.M. nog bij, maar die wordt tegenwoordig meestal weggelaten.

Nog afgezien van het feit dat we met ruim 12 miljoen inwoners ook qua bevolking al aardig op weg zijn van de kleinere landen van Europa een van de grootste te worden, zijn er natuurlijk op vele andere gebieden nog cijfers aan te halen die wel bewijzen, dat onze belangrijkheid in de wereld niet alleen afgemeten moet worden naar de oppervlakte van ons grondgebied of ons bevolkingsaantal. Het is dan ook bepaald jammer dat velen onbewust hun best schijnen te doen de zaak van ons land en van zijn economische omstandigheden afbreuk te doen, terwijl er zovelen zijn die, dank zij het initiatief van enkelen, meewerken aan een steeds betere positie van Nederland in Europa en de E.E.G.

Hoewel normalerwijze gesproken voor deze ontboezemingen in een boekje als dit geen plaats is, zij het ons misschien vergeven omdat een en ander toch in het nauwste verband staat met de historie van de enige Nederlandse autofabriek: van Doorne's Automobielfabrieken N.V.

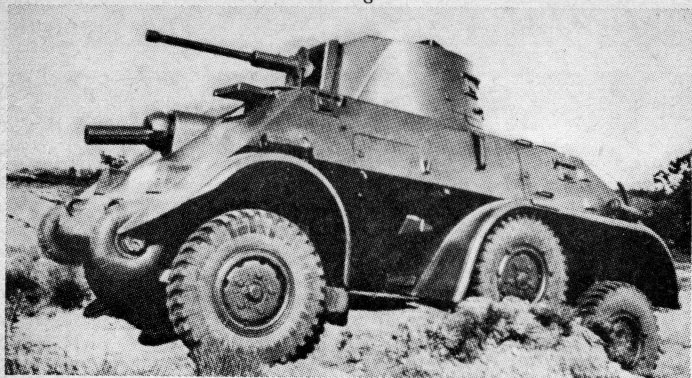
Want juist bij het bezien van de geschiedenis van „DAF” (om het maar kortweg te zeggen) blijkt hoezeer deze onderneming getuigt

Een opname van Dr. Hub van Doorne bij het begin van de twintiger jaren als vrijwilliger bij het korps Motordienst.



van het feit dat we misschien wel in pure omvang van onze bedrijven (hoewel Shell en Philips vele andere landen jaloers maken) maar bepaald niet wat kennis van zaken, organisatietalent, ondernemingszin en koopmansgeest betreft, als klein behoeven te worden gekenschetst. Velen spreken bijvoorbeeld ook nog altijd over een „Dafje” als het over een personenwagen van „van Doorne” gaat. En al is dat dan meestal niet denigrerend bedoeld, in wezen kleineert het ten onrechte toch ook de fabriek van dit produkt een beetje. Ten onrechte ja, want de fabriek van dit „Dafje”, is toevallig ook nog eens de grootste importeur van vrachtwagens in Duitsland, ziet het principe van de variomatic-aandrijving door het Amerikaanse leger uitvoerig getest, levert aan het Nederlandse en andere legers een bijzonder veelzijdig programma van voertuigen, waaronder „Dafjes”, die uw complete huis of flat in één keer kunnen laden; kortom de belangrijkheid van de DAF-fabrieken stijgt een heel eind uit boven de belangrijkheid die de gemiddelde Nederlander aan die fabriek toedenkt. Hoewel uiteraard in het kader van dit boekje bepaald niet aan alle facetten van een industrie als Daf aandacht kan worden besteed, hopen we toch dat hiermede een kleine bijdrage aan een betere „image” van DAF wordt geleverd. Vooral in het kader van de E.E.G. is dit wel nodig, ook in verband met andere Nederlandse industrieën.

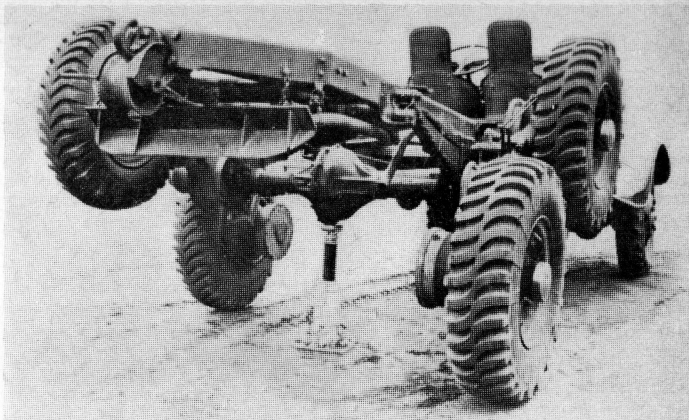
De pantserwagen van de Van Doorne's uit 1939 met zelfdragende carrosserie. De wagen was zijn tijd zover vooruit, dat men hem nu nog als modern kan beschouwen. Geen wonder, dat de Van Doorne's een groot aandeel hebben in de huidige gepantserde motorisering van ons leger.



Van de huidige toestand met zijn E.E.G. en andere problemen nu in eens een stap terug naar een periode ver voor de tweede wereldoorlog. We willen tenslotte geen economisch rapport schrijven, maar in kort bestek een historisch overzicht van verschillende automobielerken.

In het jaar 1928 begonnen een zekere Huub en Wim van Doorne een smederij aan de grens van Eindhoven, met een totaal kapitaal van goed 10.000 gulden. Dat wil zeggen 10.000 gulden geleend geld. Voornaamste stuk gereedschap in die smederij: een aanbeeld waarop Huub menig stukje eigenhandig smeedde. Tot zijn werkstukken behoorden een dolk, een vierwielige trapauto en een fiets zonder trappers die met het bovenlijf voortbewogen werd. De jonge Huub toonde toen al uit inventief hout gesneden te zijn. De jonge Wim bewoog zich meer op het zakelijke vlak en een deel van het succes van dit broederlijk verbond moet toch wel toegeschreven worden aan deze prachtige combinatie. De gebroeders van Doorne hadden niet veel tijd nodig om van hun smederij met slechts enkele arbeiders een bedrijf te maken. Nog geen twee jaar later, in 1930 dus, gaat Huub van Doorne over op de produktie van aanhangwagens. Een vrij conventioneel produkt zou men zeggen, waarbij grote technische kennis nauwelijks nodig is en waarbij

De Trado, een speciale dubbele achteras ter vervanging van enkele achterassen van vrachtwagens om deze geschikt te maken voor terreinritten. De „Trado” was een vinding van groot militair belang in die dagen.



spectaculaire verbetering evenmin te verwachten is. Maar wat men zegt is niet altijd waar natuurlijk. En dat gold speciaal voor Huub van Doorne. Over het algemeen zijn „technische” lieden nogal behoudend van aard, conservatief mag men wel zeggen. Ze zijn niet snel bereid iets nieuws aan te nemen als zijnde beter-dan-het-oude. Huub van Doorne behoorde niet tot dat type. Hij moet wel een man zijn die gelooft dat voor elk bestaand systeem en voor elke bestaande constructie een betere te bedenken valt. En dat nu stempelt de produkten van de DAF-fabrieken. Een ander zou al tevreden geweest zijn met het feit, dat hij geld had kunnen lenen, dat hij zijn smederij had kunnen uitbreiden en dat hij tenslotte met de produktie van aanhangwagens had kunnen beginnen, maar Huub van Doorne wilde ook nog aanhangwagens maken die beter waren dan andere. Hij slaagde daarin, zoals hij bij de verdere ontwikkeling van zijn onderneming steeds weer met produkten kwam, die toch weer wat anders en vaak iets beters hadden dan het bestaande op dat terrein. Uiteindelijk heeft dat geleid tot de erkenning van zijn verdienste door de verlening van de titel Dr. door de Technische Hogeschool te Delft. Van smid tot Doctor zou het verhaal van DAF ook kunnen heten, maar dat zou ten

De ingang van de moderne huidige DAF fabriek aan de Geldropseweg in Eindhoven. Ook qua productie methoden behoort DAF tot de modernste fabriek in Europa.



eerste geen recht doen aan zijn broer Wim van Doorne en ten tweede niet voldoende tot uitdrukking brengen dat hij naast technische gaven toch ook vele organisatorische en „koopmans”gaven bezit.

Maar terug naar de aanhangwagens, die, wat de van Doorne's betrof, figuurlijk al spoedig het gebaande pad verlieten. Zonder op de praktische en technische merites van de verbeteringen aan aanhangwagens in te gaan, willen we vermelden dat zij begonnen met de koppeling van aanhangwagen en trekker succesvol te wijzigen in 1930. Wielophanging en remsystemen kregen eveneens hun aandacht en in 1932 kwamen zij met een z.g. schommel-as systeem voor de wielophanging van aanhangwagens, dat deze aanzienlijk verbeterde en tot op heden gebruikt wordt. Dr. Huub van Doorne moet in die tijd gefascineerd zijn door de mogelijkheden die de verbetering van de aanhangwagen hem bood, want in korte tijd had deze werkzame figuur ook al constructies bedacht voor betonmixers, wagens voor de gemeentereiniging, een derde as voor wagens met tandem-assen etc. We kunnen niet alle constructies noemen die bij van Doorne op de tekenplank kwamen, maar het waren er vele. In 1935 begon het hier en daar in Europa te kraken en het werd de enkeling al duidelijk dat de tijd van vrede spoedig ten einde zou lopen. In ons land, waar men lange tijd maar zeer weinig geld had willen uitgeven voor de verdediging van ons land, begon men te begrijpen dat er buiten de grenzen dingen gebeurden die een directe bedreiging konden vormen. Bovendien begrepen sommigen dat een eventuele toekomstige oorlog niet meer uit-

DAF had een beroemde voorganger als Nederlandse automobiel-fabriek nl. de Spijker. Ter gelegenheid van de Daffodil had men een prachtig museum stuk als deze Spijker nog eens van stal gehaald.



gevochten zou worden met regimenten infanterie van boerenjongens te voet, maar dat de motorisering op grote schaal zijn in-trede bij de gewapende macht zou doen. Nu is misschien een goede zijde van het noodzakelijk kwaad dat gewapende macht heet, dat onder bepaalde omstandigheden de technische ontwikkeling erdoor gestimuleerd wordt en dat meer „verexperimenteerd” kan worden dan in het „burgerleven”.

Kort en goed: in 1935 stond het hopeloos verouderde Nederlandse Leger bij de van Doorne's voor de deur met het verzoek iets te doen aan de opvoering van de mobiliteit van het leger. Huub van

In een lange rij komen de Daf's en Daffodil's van de lopende band in de personenwagenfabriek in Eindhoven.



Doorne had een prachtige oplossing: de Trado. Simpel gezegd een speciale dubbele achteras voor voertuigen die achter maar met één as waren uitgevoerd en dus maar een beperkte militaire bruikbaarheid bezaten.

Het leger had zowaar oog voor de bruikbaarheid van de trado en vele voertuigen werden er mee uitgerust. Het lag niet aan de Trado (en overigens ook beslist niet aan de manschappen) dat enkele jaren later ons leger toch niet opgewassen bleek tegen Hitler-Duitsland.

Merkwaardig is nog dat, zoals blijkt uit een publikatie van DAF, aan deze dubbel-as constructie van Huub van Doorne en Kapitein van de Trappen in 1935 octrooi werd verleend en dat er zelfs na de Tweede Wereldoorlog nog series vrachtwagens met deze constructie werden uitgevoerd.

Uit 1935 dateert nog een tekening van Dr. Huub van Doorne voor een gepantserd rupsvoertuig, dat nogal fantastisch leek, maar waaruit blijkt dat van Doorne in die tijd een van de weinigen in ons land was, die voorzag op welke wijze en met welke wapens een komende oorlog gevoerd zou worden. Overigens blijkt uit de geschiedenis van DAF dat Dr. Huub van Doorne altijd een levendige

De eerste Daf 600 die van de lopende band kwam, was aanleiding tot een groot feest in Eindhoven.



belangstelling gehad heeft voor de voertuig-problemen van de gewapende macht. Misschien dateert dat uit zijn tijd als dienstplichtige bij een destijds reeds gemotoriseerd onderdeel van het Nederlandse Leger.

Tot de verdere, wel gerealiseerde ontwerpen uit die tijd, behoort de DAF pantserwagen uit 1938. Naar men zegt een constructie die ook hedentendage nog als modern kan gelden. Het voor die tijd revolutionaire was de zelfdragende carrosserie van die pantserwagen, al bestond die carrosserie dan ook uit een doos van pantserstaal. Andere „vindingen” waren terreinwagens voor infanteriegeschut, welke op de tekening althans sterk lijken op dat type wagens wat op het ogenblik door DAF voor ons leger gebouwd wordt.

Iets anders was een voertuig dat tussen voor- en achteras van rupsbanden voorzien was, die ingetrokken konden worden. Er komt geen eind aan het vruchtbare hersenwerk van de heer van Doorne in die jaren. Heel duidelijk was hij de denkwijze van ons destijdse leger nogal ver vooruit, want wat hij ontwierp op het gebied van de motorisering van ons leger, begint nu pas gestalte te krijgen in de z.g. pantserinfanterie-onderdelen, die op het ogenblik dat wij dit schrijven nog lang niet geheel „compleet” zijn.

In snelreinvart willen we nog enkele ontwerpen noemen, waarvan de meesten uiteraard niet verder dan de tekentafel in Eind-

hoven kwamen: Een éénmans mitrailleurwagen die niet hoger was dan 80 cm. (Ideaal voor de bestrijding van parachutisten, die in 1940 zo rijkelijk naar beneden kwamen). Een gepantserde, goed bewapende commandantenwagen. (In Engeland bouwde „Humber” een dergelijke wagen na 1941), een onderstel met luchtbanden om onze volkomen verouderde veld-artillerie, met manshoge houten of stalen wielen, op te plaatsen, zodat dit geschut tenminste achter een auto gehangen kon worden, een terreinwagen (een soort jeep) met een centraal differentieel, eveneens uit 1938. Tegelijk volgde er nog een dergelijke terreinwagen, die tevens als amphibiewagen te gebruiken was. Deze werd alleen als prototype gebouwd. Als dit alles in produktie gegaan was, zou Nederland het modernste leger ter wereld gehad hebben (althans van voertuigen betrof) in die jaren. Het kwam niet zo ver. De eerste oorlogsdagen in 1940 bereikten de Duitsers reeds de omgeving van Eindhoven.

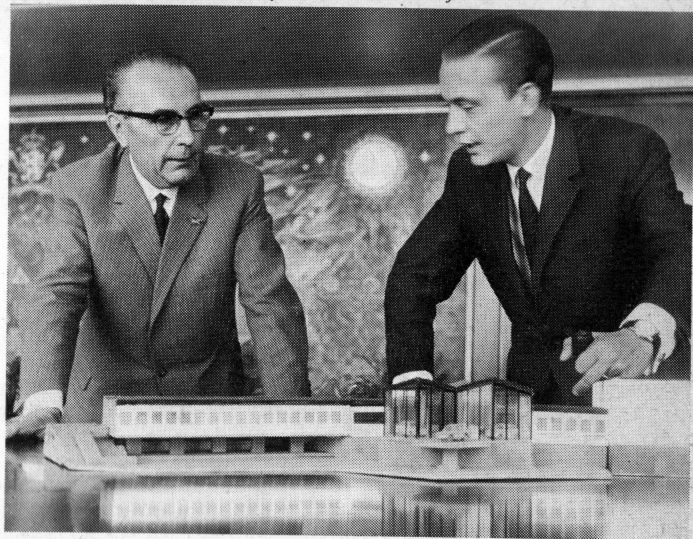
Overigens speelde de fantasie ook wel eens een rol bij de ontwerpen van de heer van Doorne. Een vliegtuigmotor die kabels in de lucht hield en lange lijnen rondslingerde ter vervanging van de kabelballon, was misschien wat heel ver vooruit gedacht.

Ook in de wat vreedzamer sector, bleef van Doorne actief. Een van de resultaten daarvan was de z.g. DAF lossen, een vrachtwagen die op een speciaal chassis een z.g. container vervoerde en deze container (als het ware een hele grote kist) van huis tot huis kon brengen. Zelfs na de oorlog heeft DAF voor deze constructies nog licenties verleend aan het buitenland.

Maar voor de rusteloze constructeur van Doorne (we spreken nu nog steeds van „Huub”) was er in die jaren nog plaats voor meer ontwikkelingen en ontwerpen, die we helaas niet alle noemen kunnen hier. Zo bijvoorbeeld verschillende systemen waarbij oliedruk (hydraulica) een rol speelt en een remsysteem met bekrachtiging door middel van een luchtledig.

De oorlog zelf betekende een zware slag voor de van Doorne's. Juist in de jaren dat het bedrijf zich begon te ontwikkelen tot een fabriek van aanhangwagens van enige importantie werd deze vooruitgang door de oorlog onderbroken. In hoeverre DAF in de oorlogsjaren gedwongen was voor de Duitse bewapening te werken, is ons niet bekend. Wel dat er toen toch vrachtwagens en aanhangwagens ontworpen werden, die gedeeltelijk na de oorlog in produktie gekomen zijn. Dat men ook toen al aan personenwagens dacht, moge blijken uit een twee-wielig voertuig met carrosserie, dat als een één-persoons automobiël in de oorlogsjaren als proto-type het licht zag. De motor met het voorwiel was over 180° draaibaar, zodat men toch achteruit kon rijden. Het produk-

Dr. Hub van Doorne, de technische man achter de DAF fabrieken, die samen met zijn broer Wim Nederland weer een plaats kon geven onder de auto fabricerende landen, met naast hem zijn zoon Martin, de toekomstige opvolger van Dr. Hub, die een al even fanatiek automobielfabrikant is als zijn vader.



tiestadium heeft het nooit behaald, wel schijnt het in een circus en bij allerlei feestjes een groot succes geweest te zijn. Gedurende de bezetting werden in het geheim ook de eerste vrachtwagens vervaardigd. In grote lijnen kwamen ze overeen met de zo succesvolle vrachtwagens, die DAF na de oorlog op de markt bracht.

De voorgeschiedenis van van Doorne's Automobielfabrieken N.V. begint dus al tussen 1940 en 1945. Het zou echter nog tot 1950 duren voor de van Doorne's hun plannen in die richting werkelijk konden verwezenlijken. Op 14 april 1950 werd van Doorne's Automobielfabriek N.V. feestelijk geopend. Groot was die fabriek nog niet en menigeen moet eraan getwijfeld hebben of de gebroeders het die reis wel zouden halen. De oppervlakte besloeg 9000 m², het aantal werknemers 184 en de produktie bedroeg 2 bedrijfs-wagens per dag. Bepaald geen cijfers waardoor de andere Europese

automobielfabrikanten de schrik om het lijf sloeg. Maar voor zover zij over dat „fragile bedrijfje in Eindhoven-Holland” hun schouders opgehaald hebben, moet er sindsdien in hun gedachtengang wel iets veranderd zijn. Er volgden 10 bewogen jaren voor die bescheiden begonnen auto-industrie. Al drie jaar later was de produktie gestegen tot 20 vrachtwagens per dag. Van de aanvankelijke inbouw van geïmporteerde vrachtwagen-motoren, schakelde men over naar de fabrikage van eigen motoren. In 1957 werd de eigen motoren-fabriek in bedrijf gesteld, waarmee het totale oppervlak van van Doorne's Automobielfabriek N.V. reeds gestegen was tot ruim 100.000 m². Meer dan 3000 mensen vormden de groeiende ploeg van werknemers.

Intussen werd achter de schermen hard gewerkt aan een ideaal van de van Doorne's: de DAF personenwagen.

Een wagen die als bijna alle produkten van de van Doorne's weer een speciaal accent, een eigen vinding moest krijgen, die hem zou onderscheiden van al het andere wat op de markt was. Geruchten verschenen in Nederland in de pers tussen 1954 en 1958 over de DAF personenwagen. Men beschreef alle mogelijke onderdelen van die wagen, behalve de automatische transmissie, de variomatic.

Het waren spannende dagen of liever gezegd jaren voor de van Doorne's. Hun ideaal had zich ontwikkeld tot een „experiment” waarvan niemand kon voorspellen of het levensvatbaarheid had. Grappig is het om de bladen en tijdschriften uit het laatste jaar voor de introductie van de eerste DAF personenwagen in 1958 nog eens op te slaan. De Telegraaf beschrijft hem uit welingelichte bron als een weliswaar kleine wagen maar met een Amerikaanse opzet van de carrosserie. Het autoweekblad Auto Visie voert veldslagen om aan nieuws te komen. Het was uitgelekt dat DAF prototypen 's nachts gecamoufleerd en wel, proefritten reden in de omgeving van Eindhoven. Verslaggevers van Auto Visie hielden zich schuil en paraat in de omgeving van de fabriek om op het eerste sein, gewapend met de camera de achtervolging te beginnen. Maar bij DAF zon men op tegenmaatregelen. Complete knokploegen met brandblusapparaten werden gereed gehouden om de pers-muskieten te bestrijden. Overigens wederzijds met alle sportieve begrip voor elkaars standpunt.

En natuurlijk verschenen er toch foto's in de pers. Nog niet de ware, maar welke richting het uitging werd langzamerhand duidelijk. Tenslotte was het dan tijdens de RAI autotentoonstelling in het oude RAI-gebouw in Amsterdam zover. De DAF 600 Variomatic maakte zijn debuut. Onmiddellijk trok hij een enorme, zij het misschien hier en daar een enigszins gereserveerde belang-

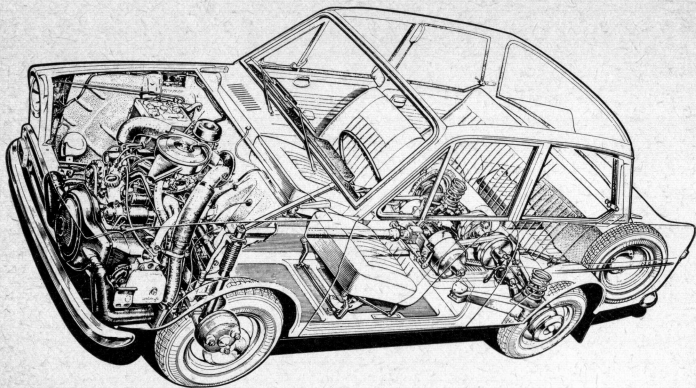
Natuurlijk heeft Daf ook thans nog een groot aandeel in de mobiele uitrusting van ons leger, waarbij steeds weer belangrijke nieuwe ontwikkelingen worden toegepast. Dit is de bekende artillerietrekker, die de vergelijking met elk buitenlands product glansrijk kan doorstaan.



stelling. Niet vanwege zijn uiterlijk, zijn ruimte of zijn prestaties, maar zeker vanwege het gemak van bediening en de technisch gezien, unieke vol-automatische transmissie.

Misschien is de DAF 600 niet direct het doorslaggevende succes in de kleinere klasse geworden, waarop de van Doorne's gehoopt hadden. Dat was geen wonder. De ontwikkeling van een auto is een lange weg. Een weg die vaak gekruist wordt door de sprongwijze variatie in de appreciatie van het publiek. Terwijl tijdens de ontwikkeling van de DAF 600 de 600 cc. motor nog voldoende prestaties bood om in die klasse het publiek te bevredigen, was door de economische ontwikkeling tijdens de introductie, de 600 cc. al niet meer genoeg. Men wilde ook in die klasse al sneller, meer acceleratie, etc. Objectief gezien, werd er in de begintijden van de DAF personenwagen ook wel schade gedaan aan de reputatie van de wagen, door het type kopers. De automatische transmissie trok logischerwijze in de eerste plaats diegenen aan die schakelen nu niet één van de prettigste bezigheden vonden. Dat waren veelal ouderen, die toch al een „bedaarde” rijstijl hadden. Het gevolg was dat vooral in het begin de DAF's de indruk maakten, dat ze langzaam waren. Wie echter wel stevig op het gaspedaal ging staan, merkte dat anderen de grootste moeite had-

Een dwarsdoorsnede van de DAF 750, die nog eens duidelijk toont hoe eenvoudig maar toch geniaal deze wagen geconstrueerd is.



den hem bij te houden. Door het wegvallen van de „schakeltijd” en het meer constante koppel, behoefde men met een DAF bij niemand achter te blijven.

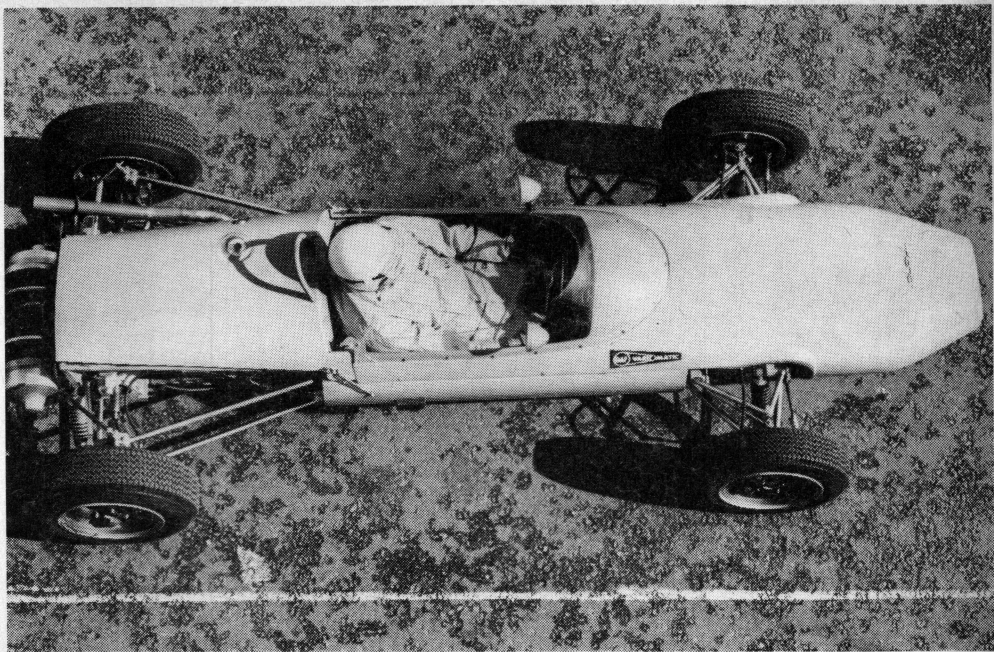
Gelukkig voor DAF hoort men de ongerechtvaardigde vooroordelen minder en minder. De komst van de DAF 750, die in vele opzichten een aanzienlijk „betere” auto is dan de 600, heeft veel onrechtvaardige kritiek tot zwijgen gebracht. De export en de verkopen van de DAF en DAFFODILS (luxe versie) stijgt nu van jaar tot jaar. Ondanks de handicap van hoge invoerrechten in verschillende landen, handhaaft de DAF zich ook in landen met een eigen belangrijke automobiël-industrie.

De DAF is erkend als een algemeen bruikbare auto met op sommige terrein bijzondere eigenschappen. Merkwaardig genoeg blijkt hij in het bijzonder in de bergen een wagen van formaat te zijn. Het gemak waarmee hij daalt en klimt is met name in landen als Zwitserland en Oostenrijk opgevallen. Bijzonder ook is de prestatie geweest van het DAF-team in de Tulpen Rallye van 1965. Terwijl van vrijwel elk merk verschillende wagens uitvielen, wisten de DAF's zonder ook maar één uitvaller de eindstreep weer te bereiken, terwijl onderweg weersomstandigheden ontmoet werden die menig beroemd merk en menig ervaren rijder tot opgeven dwongen.



Intussen gaan wij Nederlanders, ondanks onze voorliefde voor verkleinwoorden, toch ook weer niet zover dat we een groot man niet zouden erkennen. Huub van Doorne werd, zoals reeds vermeld in dit hoofdstuk, eredoctor aan de T.H. in Delft. Maar evenzeer gaat de erkenning van Nederland uit naar zijn broer Wim, die op zijn wijze zijn bijdrage leverde en zonder wiens verdienste het niet mogelijk geweest was dat de technische ideeën van Dr. Huub van Doorne tot realiteit werden. Het zijn de verdiensten van beide van Doorne's geweest, dat zij ondanks de ligging van de fabriek in een streek en provincie met een eigen karakter, de fabriek als zodanig toch tot een typisch Nederlandse onderneming gemaakt hebben. De bezoeker van boven-de-rivieren mag wel eens de indruk krijgen dat hij met een Brabants bedrijf te maken heeft, —zeker vanwege de gastvrijheid—, als geheel is DAF een zuiver Nederlandse onderneming.

Alvorens dit hoofdstuk te besluiten met nog een enkele opmerking over de jongste ontwikkeling bij DAF, namelijk de deelname aan races, eerst nog in het kort een beeld van het huidige produktieprogramma. Daarin nemen natuurlijk de personenwagens en de vrachtwagens, die naar alle landen van de wereld geëxporteerd worden, een belangrijke plaats in. De belangrijkste en dat is goed omdat een tevreden DAF-rijder in het buitenland, ook een propagandist is voor het Nederlandse produkt in het algemeen. Maar er is meer en we combineren voor het gemak in dit geval de



Een „luchtopname” van de slanke Daf-racer. Duidelijk is te zien dat de wagen is voorzien van de variomatic-transmissie.

fabriek van aanhangwagens maar met de automobielfabriek. De DAF aanhangwagens in hun vele verschillende versies hebben geen minder goede naam dan de DAF automobielen en worden eveneens in grote getale geëxporteerd. Bovenbedoelde propaganda is van grote waarde, want DAF maakt ook scheepsdieselmotoren, die voor bedrijfsschepen steeds meer gevraagd worden. Ook jachten, een typisch Nederlands exportprodukt, worden heel vaak met DAF motoren uitgerust. Stationaire dieselmotoren voor de aandrijving van bijv. agregaten en dergelijke worden eveneens door DAF geleverd. Graafmachines, draglines, enzovoort zijn ook dikwijls voorzien van DAF motoren. Autobussen over de gehele wereld rijden met DAF-motoren en vormen zo een andere bijdrage tot het hooghouden van Nederlands naam als leverancier van industriële producten.

Ook op militair terrein is DAF zeer actief en vele voertuigen zijn uitgerust met constructies die in feite verbeteringen zijn van de vondsten van Dr. Huub van Doorne in de jaren 1935—1940.

Bijna elke Nederlandse dienstplichtige kent de DAF artillerietrekker, de DAF wapendrager. Bij de verdere motorisering en bepantsering van de infanterie-eenheden spelen de DAF pantserwagens en gepantserde personeelsvoertuigen een belangrijke rol. Bekend zijn ook de verschillende speciale tankwagens geworden om straaljagers en derg. snel te tanken. Dat alles niet uitsluitend in Nederlands- maar ook in Nato-verband. Amerikaanse vliegtuigen worden in rekordtijd getankt met Nederlandse DAF tankers. Wie sprak er nog van een klein landje aan de zee?

Een nieuw succes is ook de belangstelling uit het buitenland voor de militaire mogelijkheden van de Variomatic. Een groot compliment was toch ook dat op 1 januari in het dorpje America als zoon van een dorpsmid geboren Huub van Doorne in het echte Amerika, zijn visie over terreinvoertuigen kon duidelijk maken aan hooggeplaatste officieren van het Amerikaanse leger. Een visie die er toe geleid heeft dat het Amerikaanse leger serieus experimenteert met voertuigen voorzien van variomatic aandrijving. Ook dat heeft overigens bij DAF al weer geleid tot de introductie van een speciaal legervoertuig voorzien van variomatic, dat in het bijzonder geschikt is om bij luchtlandings-operaties aan een parachute te worden uitgeworpen. Aan dynamiek schijnt het in dat kleine landje niet te ontbreken.

En dan tenslotte enkele woorden over de jongste ontwikkeling bij DAF, de deelname aan de racesport.

In 1964 wendde de bekende Nederlandse coureur en technicus Henk van Zalinge zich tot DAF met het verzoek een variomatic

te ontwikkelen die voor racewagens gebruikt zou kunnen worden. Het idee was veel minder belachelijk dan de over-enthousiaste autosportliefhebbers, die zweren bij handschakeling, wel dachten. Al eerder was gebleken dat een vol-automatische transmissie, zeker die van het systeem DAF, bepaalde voordelen kon bieden. Verschillende vooraanstaande coureurs hebben eveneens een zeer positieve mening over de variomatic-mogelijkheden voor een racewagen.

Na het advies van Henk van Zalinge heeft DAF inderdaad de handschoen opgenomen. Als eerste stap kwam in het voorjaar de DAF formule III racewagen in het nieuws. De formule III is de voortzetting van de vroegere formule Junior. De wagens in deze formule hebben vrijwel alles gemeen met de formule I wagens, waarin gestreden wordt om het wereldkampioenschap, maar de motor mag niet groter zijn dan 1000 cc. Dat DAF nog niet in staat was een volledige racewagen te fabriceren is duidelijk. Men heeft daarom voor het type wat nu bestaat, gebruik gemaakt van een racewagen-chassis van de Engelsman Alexis en de motor is afkomstig van de Engelse racespecialist Cosworth. Dat dit nog niet de ideale combinatie kan zijn is duidelijk. Vooral het Alexis chassis heeft vóór dit experiment al een flinke staat van dienst gehad en kan nog wel moeilijkheden opleveren. Waarschijnlijk zal DAF daarom in de loop van 1966 wel overgaan op een nieuw modern chassis, zoals de oud-wereldkampioen Jack Brabham dat in Engeland bouwt. Als de DAF fabrieken doorgaan met dit experiment (op het moment heeft het grapje al 100.000 gulden gekost) zal er waarschijnlijk te zijner tijd nog wel een echte DAF racemotor komen ook. In dit stadium is dit nog niet zo belangrijk omdat het in de eerste plaats gaat om de Variomatic. De verschillende trainingsritten met de DAF-racer, die gereden worden door de bekende coureur Rob Slotemaker hebben intussen al bewezen dat de Variomatic zeker een goede transmissie is voor een racewagen en dat, als motor en wagen voor het overige vergelijkbaar zijn met wat er in die klasse gefabriceerd wordt, een aantal overwinningen zeker niet uitgesloten is. Dat dergelijke overwinningen bijzonder welkom zouden zijn voor van Doorne's automobielfabriek, is duidelijk. Van de resultaten van races gaat nog altijd een enorme publiciteit uit en de invloed ervan op de opinie van het publiek over een bepaald produkt, moet zeker niet onderschat worden.

Bijkomstig is nog, dat de ervaringen in de races opgedaan met de Variomatic, tenslotte ook het produkt dat het publiek aangeboden wordt, weer ten goede zouden komen. Evenzeer zou een eventueel grotere personenwagen van de DAF fabrieken, profiteren van de

De nieuwste ontwikkeling is een racewagen in de formule III met een variomatic aandrijving. Rob Slotemaker is de Nederlandse coureur, die deze oranje racewagen in 1965 in verschillende races heeft gereden.



variomatic-ervaringen tijdens de races. Daarbij immers moet voldaan worden aan de eis om relatief hoge motorvermogens via de variomatic op de weg te krijgen. Inmiddels is in feite al één ding bewezen door de DAF racewagen, nml. dat de variomatic bepaald niet uitsluitend geschikt is, om het geringe vermogen van kleinere motoren over te brengen, zoals vaak beweerd wordt. Wel degelijk kan een variomatic ontwikkeld worden die in staat is bijvoorbeeld een wagen in de 1½ liter-klasse de nodige prestaties te geven. Eigenaardig genoeg gelden als voordelen voor de variomatic in een racewagen bijna dezelfde argumenten als voor een personenwagen. Ook de coureurs menen dat het feit dat men niet hoeft te schakelen en zijn handen en ogen uitsluitend aan de besturing kan wijden, een van de grootste voordelen is. Bovendien is de kans op storingen veel geringer. Menige race werd door aanstaande kampioenen verloren door foutief schakelen, wat sekonden of een hele versnellingsbak kan kosten. Tenslotte is er nog het punt dat het schakelen zelf ook tijd kost. Gedurende korte tijd worden de wielen niet door de motor aangedreven en komt de acceleratie tot stilstand. Dat een wagen waarvan de wielen constant worden aangedreven, vooral bij het accelereren snelheidswinst oplevert, is dui-

delijk. En ook dit argument geldt zowel voor personenwagens als racewagens, al is het voor de coureur natuurlijk van nog veel groter belang.

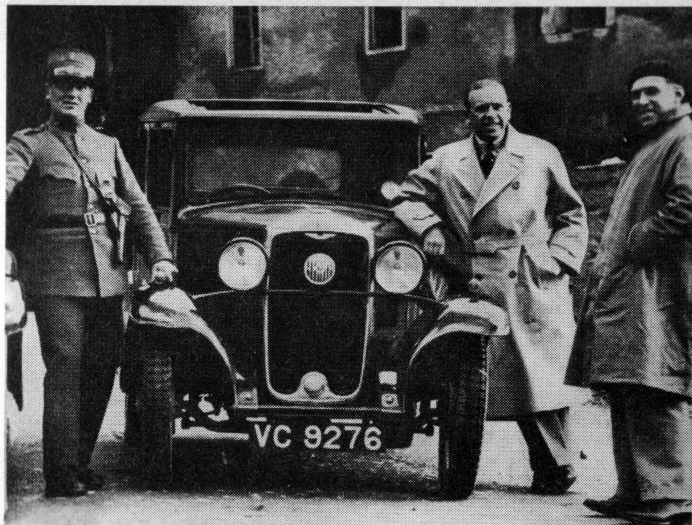
Al met al is het DAF race-experiment een belangwekkende proefneming, zowel voor het autorijdend publiek als voor de autosportliefhebber en het is tevens een bewijs dat men bij DAF nog springlevend en actief is. Een dergelijk bewijs is juist in deze tijd wel nodig. Talloos zijn de sombere verhalen over de toekomst van DAF, wanneer als gevolg van de z.g. Gemeenschappelijke markt, de verkoop-omstandigheden in diverse West Europese landen vrijwel identiek zullen zijn. Het opgaan van fabrieken in grotere combinaties, zou ook voor DAF het einde wel eens kunnen zijn meent men. Uit wat er nu bij DAF gebeurd mag men afleiden, dat men bij DAF de middelen ziet om een eventueel hardere concurrentiestrijd het hoofd te bieden en aan de andere kant denkt gebruik te kunnen maken van de grotere mogelijkheden die de E.E.G. wellicht gaat bieden.

En juist daardoor is DAF belangrijk. Want een DAF in het buitenland is een belangrijke en zeer noodzakelijke propaganda voor ons land en zijn industriële produkten in het algemeen.

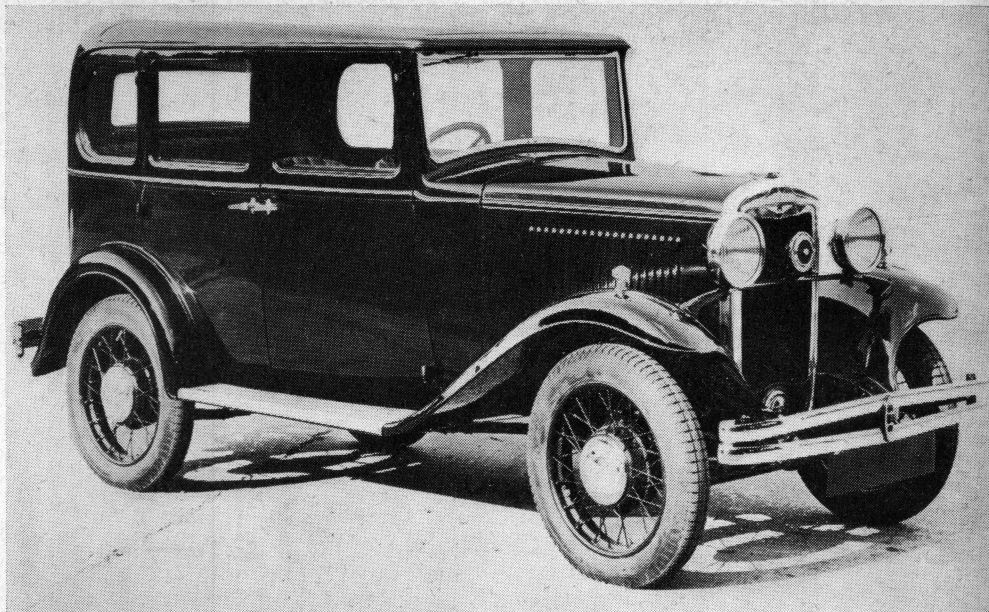
Hillman

Een automobielfabriek die nog maar dertig jaar oud is, behoort in Engeland op het ogenblik tot de nieuw-komers. Stelt u zich voor een fabriek die pas opgericht werd in 1931. Zo geredeneerd zou de tot het Rootes Concern behorende Hillman inderdaad één van de Baby-fabrieken van Englands industrie zijn. Maar Hillman zou geen Engels merk zijn, als de geschiedenis niet terug ging tot een heel vroege datum in de loop der automobiel-historie. De naam Hillman komt dan ook voor het eerst voor in 1907. Maar een werkelijke fabriek werd het pas in 1928. Van de periode vóór die tijd konden we weinig te weten komen. Een zekere William Hillman startte in 1907 met de fabrikage van automobielen onder zijn eigen naam. Volgens onze informatie hield hij dat vol tot 1928, maar over die periode kunnen we weinig vertellen. Over de gang van zaken na 1928 wel iets meer. Want toen namen de gebroeders Rootes de Hillman fabriek over en maakte er een „echte” fabriek van. Overigens namen ze toen ook „Commer” en „Humber” over en vestigden ze de „Rootes Group”, zoals dit concern nog steeds

Lord Rootes met de eerste door hem geproduceerde Hillman bij de Italiaanse grens in 1931. Hij maakte zelf een tocht door Europa en Noord Afrika om de kwaliteiten van zijn wagen te bewijzen.



heet. Van de twee Rootes-broers was de toenmalige Mr. W. E. Rootes wel de belangrijkste en de meest energieke. Zoon van een ingenieur was hij al in de beginperiode van de auto, sterk geïnteresseerd in alles wat zich motorisch op vier wielen voortbewoog. In 1913 kwam hij bij Singer, toen nog een zelfstandige automobielfabriek, na een periode als reserve marine-officier tijdens de eerste wereldoorlog. Na die oorlog vestigden ze in Engeland een bedrijf dat auto's aan het publiek verkocht. Een goed bedrijf, want na een aantal jaren waren ze in staat een eigen industrie te vestigen, d.w.z. een aantal bestaande automobielfabrieken over te nemen. W. E. Rootes steeg daarna snel naar de top, wat tenslotte eindigde met de benoeming tot „baron Rootes of Ramsbury”. In de tweede wereld-oorlog bewees hij zijn land belangrijke diensten. Maar voor het zover was, had hij eerst zijn Rootes Group gemaakt tot één van de belangrijkste auto-industrieën van Engeland. Hillman be-



De eerste Hillman, die de naam Minx droeg, zoals nu nog steeds het geval is. De wagen werd in 1932 geïntroduceerd.

Lord Rootes, die de basis legde voor een van de grootste Engelse auto-industrieën.



stemde hij tot de fabriek in zijn concern, die de populaire lichte auto moest fabriceren. Het eerste model, ontworpen onder zijn leiding kwam uit in 1931 en werd genoemd de Hillman Minx. Sindsdien heeft de fabriek de naam Minx gevoerd voor kleine „middenklassers”. Om te bewijzen dat hijzelf het volste vertrouwen had in de nieuwe Hillman, nam Lord Rootes (toen nog geen Baron) de eerste wagen die van de lijn kwam mee op een trip, die hem door geheel Europa leidde en tenslotte in Noord-Afrika bracht. De Hillman werd mede daardoor enorm populair.

In 1932 kwam een nieuw model uit, dat het vele, vele jaren in Engeland uithield. Een vier-zitter met een topsnelheid van 96 km. per uur en een benzineconsumptie van ongeveer 1 op 14.

Sindsdien is Hillman de producent geweest van verder weinig opzienbarende, maar degelijke automobielen, waarbij het opviel dat er vrijwel altijd een cabrioletuitvoering gebracht werd, ook toen vele andere fabrieken dat reeds opgegeven hadden. Ook nu nog met meer moderne wagens, is er van elk Hillman type een cabriolet verkrijgbaar. Hillman behoort nu tot het Rootes concern, waarin ook vele andere fabrieken zijn opgenomen, maar waarin de automobielen toch de belangrijkste rol spelen. De Rootes Group die in 1928 gevormd werd door Hillman, Humber en Commer, werd in 1938 uitgebreid met een sportieve reeks van auto's door de overname van de Sunbeam Talbot fabrieken. Nu nog steeds ver-

Nieuwste product van de Rootes Group is de Hillman Imp, een wagen in de kleine populaire klasse. Hij wordt gemaakt in een speciale fabriek in Schotland, vandaar deze foto bij de bekende Firth of Forth brug in Schotland.



deeld de Rootes Group zijn modellen vrij strikt over deze verschillende fabrieken.

De belangrijkste aanwinst voor Lord Rootes was misschien wel de aankoop van de aloude Singerfabriek in 1955. Het typisch Engelse merk Singer, dat zo vele tientallen jaren het hoofd boven water had weten te houden, moest het toen opgeven. Het werd gewoon gekocht door een vroegere employé, nml. Lord Rootes. Hij liet het merk een vroegtijdige dood sterven (maar kon ook moeilijk anders) door van de Singer a.h.w. een luxueuze uitvoering van de Hillman te maken.

De zoon van Lord Rootes, Brian Rootes, is tegenwoordig de man die aan het hoofd van de Rootes Group staat. Zijn speciale pro-

bleem is de groep het aanzien en het markt-aandeel te laten behouden, dat het voor zovele jaren had. Dat moet op het ogenblik gebeuren door de Hillman-afdeling. Bij Hillman kwam namelijk een kleine wagen tot ontwikkeling, die het moest kunnen opnemen tegen de vele populaire kleine wagens van de concurrentie. Men greep daarbij naar vrij revolutionaire middelen, zoals een licht-metalen motor achterin de wagen en een vrij aparte vormgeving. Of Hillman er met deze „Imp” (dwerg) in zal slagen een bevredigend deel van de markt te veroveren is op het ogenblik dat wij dit schrijven, onmogelijk te zeggen.

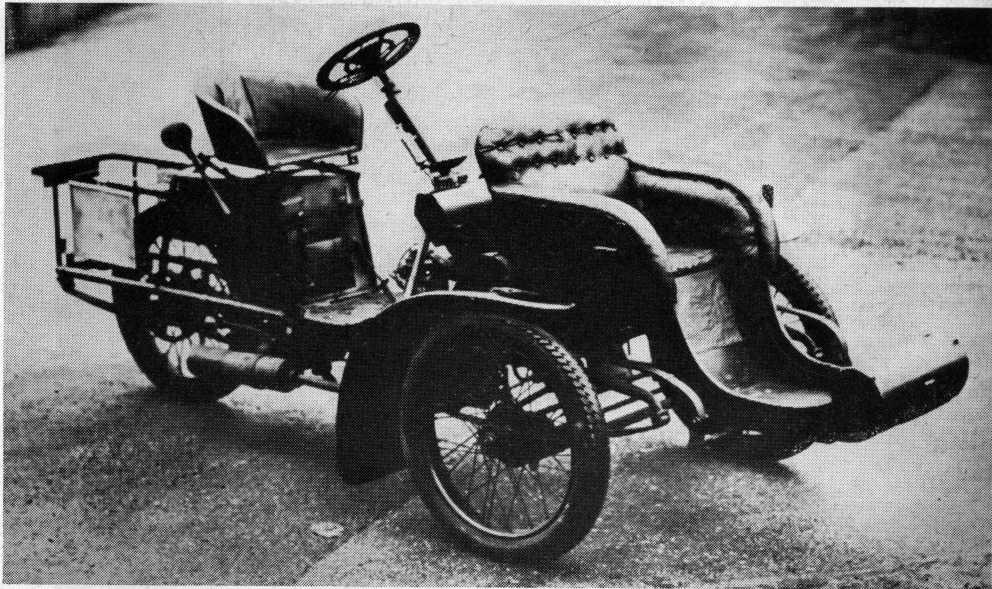
Lagonda

Degenen onder onze lezers, die wel eens een Lagonda gezien hebben, zullen wel zeer zeldzaam zijn. Maar ook Lagonda gaat als merknaam terug tot 1904 en er worden nog steeds Lagonda's gebouwd, al zijn dat er niet zoveel per 10 jaar als Volkswagens per dag.

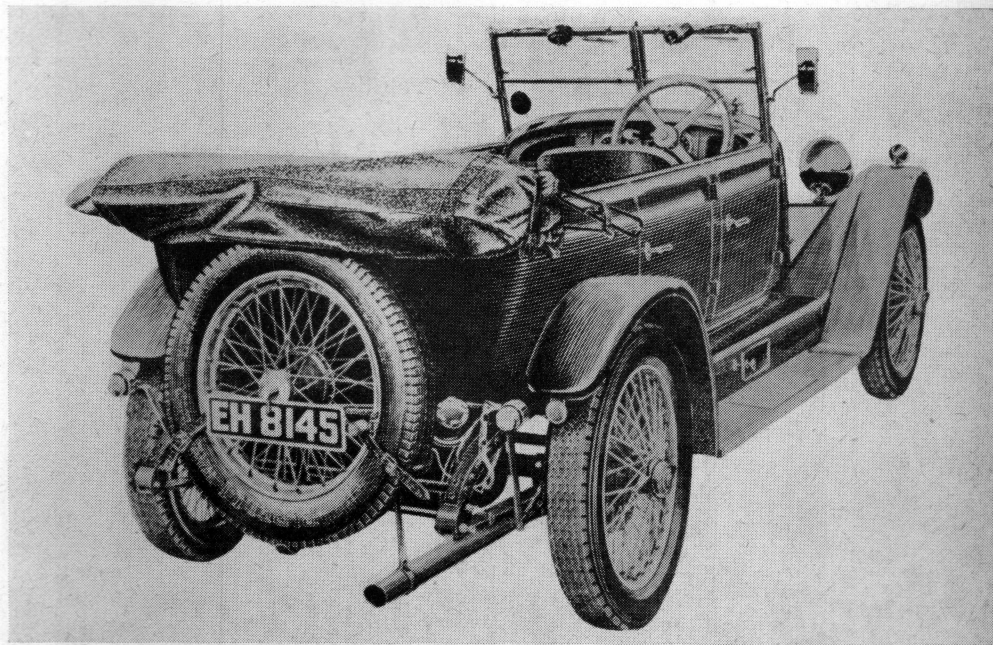
Lagonda is, hoe kan het anders, een automerk dat altijd verbonden is geweest met auto-enthousiasten. Met mensen, die méér in auto's zagen dan een vervoermiddel. Dat dit enthousiasme er toe geleid heeft dat men tegenwoordig heel wat tienduizenden guldens moet neertellen vóór men zich eigenaar van een Lagonda kan noemen, doet daar weinig aan af.



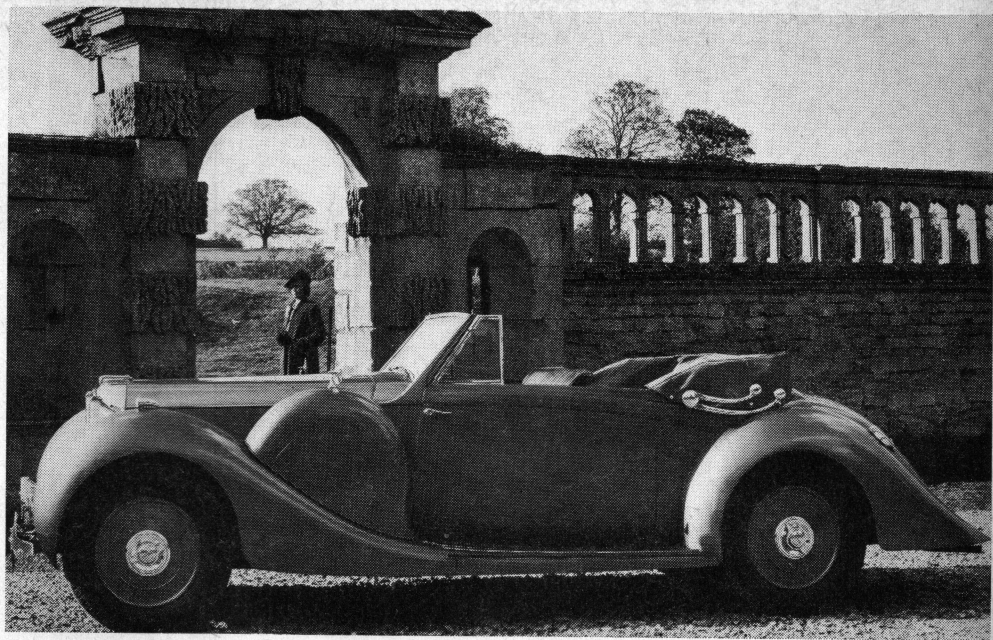
David Brown links op de foto met in het midden de bekende Nederlandse rally rijder Maus Gatsonides.



De eerste Lagonda was een driefwieler, ontworpen door een Amerikaanse ingenieur.

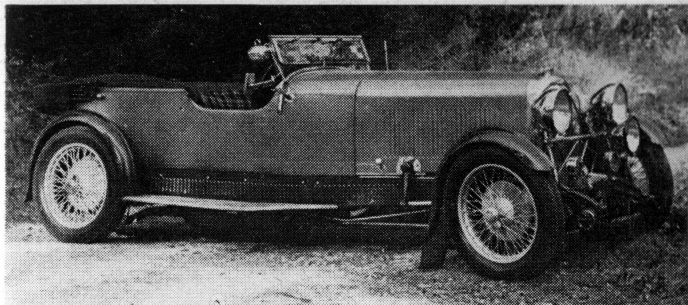


Een prachtige „vintage”: de Lagonda Tourer uit 1926.



Een van de indrukwekkendste wagens die ooit in Engeland gebouwd werden. De Lagonda cabriolet met V-12 motor, naar een ontwerp van de bekende W. O. Bentley.

Een sportieve Lagonda uit 1930. Men was in die tijd bijzonder gesteld op imponerend lange motorkappen.



In 1898 kwam een jonge Amerikaanse ingenieur toevallig in Engeland in aanraking met een groep technici, die enthousiast waren over het nieuwe vervoermiddel: de auto. Dat enthousiasme sloeg over op de jonge Amerikaan, Wilbur Gunn geheten en deze besloot in Engeland te blijven en een auto te bouwen. Aanvankelijk ontbrak het geld en werd de auto een motorfiets. Maar drie jaar later had „Gunn” zijn plannen toch verwezenlijkt en was er de eerste Lagonda. Een driewieler! Maar alle begin, vooral als men weinig geld heeft, is zeer moeilijk! Ook nu nog tenslotte.

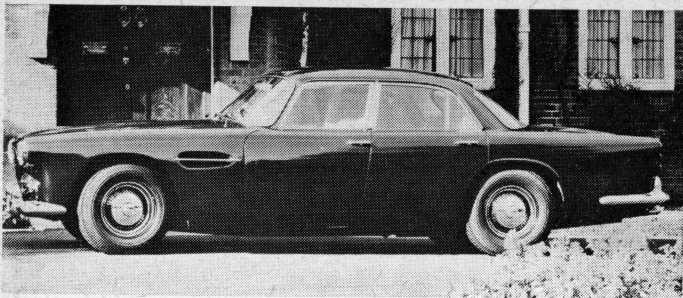
Toen de wagen er was, moest hij ook een naam hebben. Wilbur Gunn was geboren aan de Lagonda Creek bij Springfield in Ohio (U.S.A.). De naam Lagonda had men (verbasterd) overgenomen van de Indiaanse naam voor die kreek. Wilbur besloot zijn auto naar de kreek te vernoemen. Uit het Indiaans (Perokees) vertaald, betekent Lagonda, de snelstromende rivier.

Het ging Mr. Gunn en zijn Lagonda niet slecht. Al spoedig bouwde hij vier-wielige auto's met een sportieve inslag en vooruitstrevende technische kenmerken. In 1909 was Lagonda de eerste in Engeland gebouwde wagen die zowel wat koetswerk als wat chassis betrof volledig uit staal bestond.

Tot 1940 ging het daarna met Lagonda steeds bergopwaarts, al bleef het een wat bijzondere auto, die gaandeweg ook al door zijn prijs tot de wat exclusieve auto's ging behoren.

Die prijs werd niet zomaar verhoogd. Op het voor-oorlogse verkoopprogramma stond bijvoorbeeld een Lagonda Saloon met V-12 motor. Jawel vóór de oorlog 40—45.

Lagonda bestaat weer. De nieuwe 3.6 liter, de Lagonda Rapide die in 1961 geïntroduceerd werd.



De eerste Lagonda na de tweede wereldoorlog was natuurlijk gebaseerd op een reeds wat ouder ontwerp. Dat ontwerp was een 6-cilinder met dubbele bovenliggende nokken-assen. Het mocht dan al enige jaren oud zijn, het was van niemand minder dan van O. W. Bentley, wiens naam nog voortleeft in de Bentley's, die thans door Rolls Royce gefabriceerd worden.

Bedoelde Lagonda had rondom onafhankelijke vering, een unicum voor een grote Engelse wagen. Zoals met vele fabrieken van grote en luxueuze automobielen in Europa ging het na de oorlog ook met Lagonda niet bepaald goed. De redding kwam in de figuur van David Brown, een Engelse groot-industrieel met een enorm kapitaal achter zich en een nog grotere hartstocht voor automobielen.

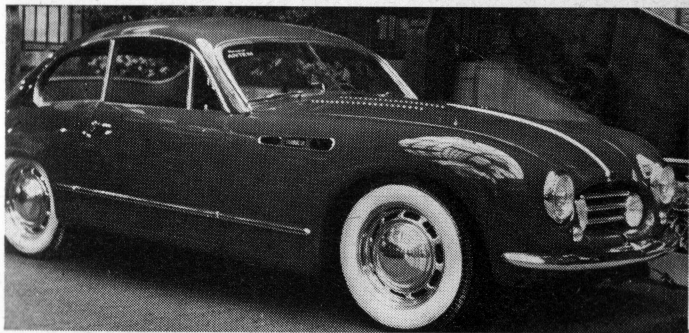
In 1947 kreeg Mr. David Brown de contrôle zowel over Lagonda als Aston Martin. In een speciale fabriek van zijn grote concern (tractors, tandwielen etc.) werden in het vervolg de Lagonda's en Aston Martin's in kleine series gemaakt. Veel handwerk komt er nog bij te pas. De Lagonda is daarmee een geweldig dure wagen geworden natuurlijk. Toch kan men niet zeggen dat David Brown er rijk van wordt. Eerder iets armer, want de produktie van deze wagen is meer een hobby dan een zaak. Maar gelukkig blijft het merk op deze wijze voortbestaan voorlopig. Wat er zal gebeuren als David Brown er niet meer is, is een andere vraag.

In 1961 kwam er een nieuwe Lagonda uit, nadat de produktie enkele jaren practisch geheel stil gestaan had. Het was de Lagonda Rapide, voorzien van dezelfde 3,6 liter aluminium motor. Een uiterst luxueuze, maar ook sportieve sedan.

Matra Sports

Sinds kort wordt er in ons land een merk auto ingevoerd, dat tot nu toe vrijwel onbekend was. Het is een duidelijk teken dat ook in Nederland de belangstelling voor de automobiël groeiende is en dat, mede dank zij de welvaart, een wat exclusieve automobiël ook wel een koper kan vinden. De Matra Bonnet is dan wel in ons land onbekend, in Frankrijk is het een naam die klinkt als een klok, al staat hij niet voor een grote auto-industrie.

Voorzover we hebben kunnen nagaan is Bonnet kort na de tweede wereldoorlog ontstaan. Onder ontstaan moet men dan begrijpen dat een zekere mijnheer Deutz en een zekere mijnheer René Bonnet de hoofden bij elkaar staken en in een oud schuurtje aan auto's begonnen te sleutelen. Die „gesleutelde” auto's bleken na de behandeling een stuk sneller geworden te zijn en zoiets wordt vlug bekend. Meerdere auto's werden ter behandeling aangeboden en het schuurtje moest al gauw een echte werkplaats worden. Na een contact met Panhard schafte de heren zich een dergelijke wagen aan en besloten een „eigen” wagen op de markt te brengen. Een coupé gebaseerd op de Panhard. Maar om autofabriek te spelen, moet er ook publiciteit zijn. Het duo toog naar Le Mans om daar even het circuit aan te vegen met de tegenstanders. Ze vestigden een traditie want ze zouden geen jaar



Een van de eerste D.B.-coupé's op basis van de Panhard. Het was een forse auto, ook al was de motorinhoud niet meer dan 850 cc en bezat de krachtbron maar twee luchtgekoelde cilinders.

meer overslaan. Vanaf die tijd begon er een beperkte produktie van verschillende typen sportcoupé's op basis van de twee-cilinder Panhard's. Deze coupé's die op vele circuits fortuinlijk waren (voor dagelijks gebruik waren ze minder geschikt) reden onder de naam D.B. Het ging vele jaren goed en met een beetje verkoop en elk jaar wel de een of andere overwinning op Le Mans en wat steun van Panhard kon men het aardig volhouden. Maar Panhard ging over naar Citroen en daar ziet men niet zoveel in de autosport.

Men schakelde over op Renault en mijnheer René, die het inmiddels alleen moest doen, bleef naar Le Mans zien. Hij construeerde razend knappe wagens. Maar financieel bleef het niet goed gaan. Ook niet toen hij een droom van een sportcoupé ontwierp op basis van één van zijn Le Mans overwinnaars. De middelen stonden hem niet toe de produktie van die coupé op te voeren of deze tegen een lagere prijs te brengen.

In 1964 tenslotte ging het niet langer. Eén van zijn „geldschietters“, „Matra“, een fabriek van kunststoffen, die o.a. de kunststofcarrosserie voor de coupé van Bonnet leverde, bood hem wat geld voor de restanten van zijn bedrijf en zijn ontwerpen en Bonnet moest de vlag strijken. Maar ook dit merk was hiermede niet verloren. Matra besloot de produktie van de zo elegante coupé voort te zetten. Er veranderde veel in de bescheiden fabriek van Bonnet. De coupé kreeg enige kleine wijzigingen en werd toen onder de naam Matra Bonnet „Djet“ op de markt gebracht. De gehele produktie werd gemechaniseerd en opgevoerd en een moderne kleine industrie ontstond met service-organisatie en derg. Zelfs de export werd niet vergeten. Thans is het zover dat de wagen ook in Nederland voor een relatief redelijke prijs te koop is. De coupé zelf is te verkrijgen met een opgevoerde Renault motor in twee stadia. Ondanks het sportieve accent is het daarbij opmerkelijk dat men de wagen toch ook gewoon „voor het werk“ kan gebruiken.

Het is te verwachten dat er naast de twee huidige modellen binnenkort een goedkope sportwagen op de markt zal komen, speciaal voor jeugdige enthousiasten met een kleine beurs. En men mag aannemen dat men nog wel meer van het merk zal horen, want Matra Sports behoort tot een in Frankrijk sterk concern. In dat concern zitten fabrieken van elektronisch materiaal, van raketonderdelen, van kunststof motorboten, maar ook commerciële radio- en televisie-zenders.



Twee jaar geleden nog, kwam Bonnet met dit model uit. Het was al gebaseerd op de Renault motor.



Een Renée Bonnet tijdens een race in Le Mans, waar deze wagens zoveel glorie hebben liggen.

Porsche

In het eerste deeltje over Automerken uit de Alkenreeks, was de korte geschiedenis opgenomen van de Volkswagenfabriek in Duitsland. Daarbij werd reeds veel gezegd over de figuur en het werk van Ferdinand Porsche, de man die de Volkswagen ontwierp. Als we in deze uitgave nog iets schrijven over HET MERK Porsche, willen we dus wat meer het licht laten vallen op de fabriek van die naam, die onder leiding staat van Freddy Porsche, de zoon van de beroemde ontwerper. De Duitse Porsche Fabrik, voluit geschreven: Dr. Ing. H. C. F. Porsche K-G. is één van de weinige fabrieken van automobielen, die vrijwel uitsluitend sportwagens fabriceert en toch nog volledig zelfstandig is. Tegenwoordig maakt men ongeveer 50 wagens per dag en werken er ongeveer 1500 arbeiders. De omzet per jaar bedraagt ongeveer 125 miljoen mark. Als men dan nagaat hoe één en ander begonnen is, dan blijkt wel dat deze jonge autofabriek een ontwikkeling heeft doorgemaakt die vrijwel gelijk is



Een van de eerste Porsches.



*Professor Ferdinand Porsche, gefotografeerd door een stuurwiel.
Wielen vulden het leven van deze razendknappe technicus.*

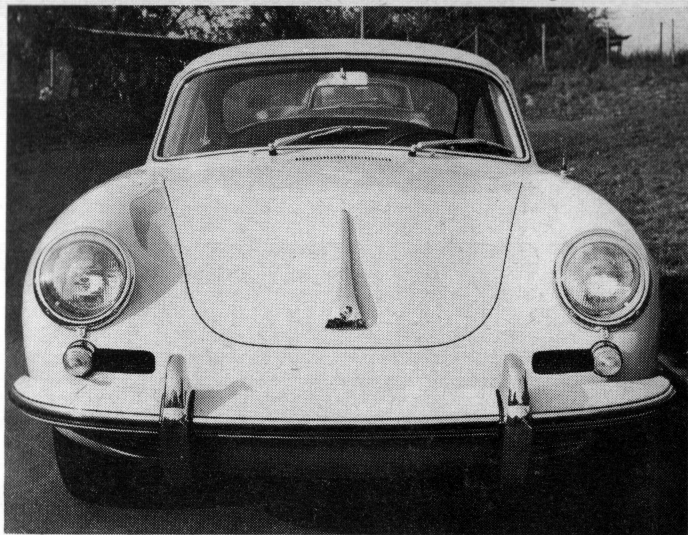
aan die van vele autofabrieken in de beginjaren van het automobilisme. Want men begon in 1949 met 12 man in een ruimte, die men gehuurd had van de carrosseriefabriek Reutter. Tegenwoordig is Porsche de bezitter van de Reutter Carrosseriefabriek.

Wie Porsche zegt, zegt autosport. Want zoals de nu gestorven Professor Porsche zijn hart in werkelijkheid verpand had aan de autosport, zo is ook zijn zoon bezeten door de snelle auto. Hij heeft echter niet, zoals zijn vader, een werkelijke rol gespeeld in wedstrijden; zijn wagens echter van het begin af aan wèl. De opkomst van Porsche is in werkelijkheid dan ook te danken aan de successen die het merk op de circuits behaalde. Le Mans droeg waarschijnlijk daartoe wel het meeste bij. In totaal behaalden Porsches in de loop van het bestaan van de fabriek 7026 overwinningen in grote en kleine sportevenementen. Geen wonder dan ook, dat er in vele landen actieve clubs van Porsche-eigenaren bestaan.

Een Porsche is altijd een wagen geweest met een zeer eigen karakter. De eerste wagen was gebaseerd op de Volkswagen. Ze hadden dezelfde opzet. Een vier-cilinder luchtgekoelde boxermotor achterin en pendel-assen. Dat heeft de groep sportieve automobilisten onmiddellijk in twee groepen „gespleten”.

Zij die heftige aanhangers van de Porsche zijn en zij die even heftig tegen zijn. Een tussen-opvatting komt men practisch niet tegen. Een onderneming die nog steeds een stijgende lijn vertoont, maar desondanks ook een onderneming die een veelbewogen geschiedenis kent. We hebben in de vorige uitgave reeds geschreven over de gevangenneming door de Fransen van Ferdinand Porsche na de Tweede Wereldoorlog. Merkwaardig genoeg was de eerste opdracht van de Porschefabriek (of eigenlijk geen fabriek nog toen, maar uitsluitend ontwerp bureau) Ferdinand Porsche vrij te kopen. De Fransen wilden namelijk Porsche los laten tegen storting van 1 miljoen francs. De Italiaanse Cisitaliafabriek wilde in die tijd gaan deelnemen aan de Formule-I races, maar had geen goed ontwerp voor een racewagen. Freddy Porsche nam aan tegen vergoeding van 1 miljoen francs een wagen te ontwerpen. Dat gebeurde en met dat geld werd Professor Porsche vrij gekocht. Ook voor men in Stuttgart begon met de fabrikage van Porsches, heeft Ferry Porsche lang getwijfeld of hij er goed aan deed een eigen fabriek te beginnen. De eerste Porsche was namelijk een sportwagen, die hij louter voor eigen plezier, uit grotendeels Volkswagen onderdelen bouwde. Op aandringen van zijn medewerkers stuurde hij deze wagen naar de auto-tentoonstelling in Genève, waar het enthousiasme van het publiek zo groot was, dat iedereen er bij hem op aandrong de wagen in serie te gaan bouwen. Tien maanden

*Hoewel het uiterlijk wel iets gewijzigd werd in de loop der jaren,
is men het eerste ontwerp in grote lijnen trouw gebleven.*



heeft hij lopen aarzelen, zegt men, voor hij „ja” zei. Maar er blijkt ook uit dat de Porsches wel degelijk het ontwerp zijn van de zoon en niet van de vader. „Bewogen” mag men ook de periode noemen, waarin bij Porsche het besluit viel aan de races om het wereldkampioenschap deel te nemen. Het is nooit een succes geworden. Na twee jaar deelname met slechts één overwinning, heeft het merk zich uit die strijd terug getrokken en het is de vraag of het er nog ooit in terug komt. Een Nederlander speelde bij dit soort races nog wel mee in een Porsche. Dat was de bekende Carel Godin de Beaufort, de grote Jonker uit Maarsbergen, die een wat verouderde formule wagen bezat en aan vrijwel alle races om het wereldkampioenschap deelnam. Hij slaagde er daarbij in om zijn wagen nog vaak op een vrij gunstige plaats in het klassement te laten eindigen, al is hij daarmee nooit wereldkampioen geworden. Een andere bekende wedstrijdrijder in Nederland is Ben Pon, zoon

van één van de directeurs van Pon's Automobielfabriek dat Volkswagen en Porsche importeert. Ben Pon blijkt een voortreffelijk coureur te zijn, die vaak met Porsche op Internationale Races om het Kampioenschap der constructeurs uitkomt (Le Mans, Nürnberg) en daarbij met zijn Porsche hele hoge ogen weet te gooien.

Rover

Rover is thans een eerbiedwaardige automobielfabriek, die een eigen positie heeft in de autowereld. Het is een van de weinige fabrieken, die (gelukkig maar) een wat aparte, eigen auto maakt. De Rover's hebben niet alleen een vrij luxueus karakter, maar ook interessante technische kenmerken. De typen lopen van de luxe, vrij grote middenklasser tot de grote representatieve wagens. Opvallend genoeg heeft Rover practisch geen andere „grote” produkten dan automobielen. Maar het begon met fietsen!

Zoals zovele Engelse autofabrieken, gaat ook de geschiedenis van Rover terug naar de fiets. In 1868 begon een zekere James Starley een fietsenfabriek en hij maakte daarmede Coventry tot de stad van rijwielfabrieken, die het tussen 1870 en 1914 was. Zijn neef nam later de fabriek over en deed zaken onder de naam J. K. Starley and Company Ltd. Starley besloot zijn produkt rond 1890 een naam te geven en leverde dus Rover Rijwielen. In 1895 veranderde de naam van de fabriek in Rover Cycle Company. In 1902 nam men naast rijwielen ook de produktie van motorrijwielen ter hand en toen was het nog maar een stap naar de auto's natuurlijk. In 1904 was het dan ook zover; de eerste 8 pk. Rover verscheen op de weg. Het was gelijk al iets bijzonders want het „frame” was gedeeltelijk van aluminium. Het tweede type, minder sterk met zijn 6 pk., verscheen in 1906 en dit werd een groot succes. De wagen werd verkocht voor zo'n 1200 destijds gulden. Er zijn nog steeds een aantal van die Rover typen, die in zeer goede staat zijn en regelmatig meedoen aan ritten van pionier automobiellclubs. Een is er zelfs die ergens in India is en de oude Indiër die hem bezit, gebruikt hem nog als dagelijks vervoermiddel!

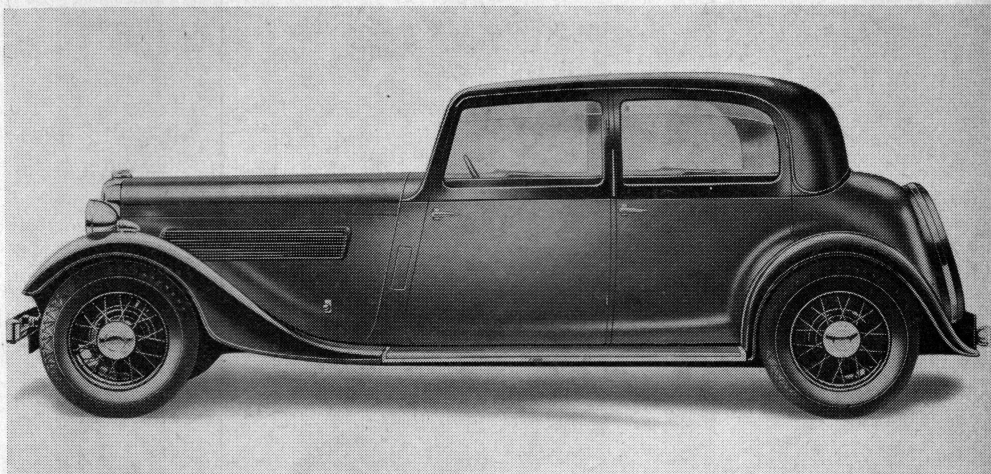
In 1906 werd dan de eigenlijke automobielfabriek gegrondvest met de naam van The Rover Company Ltd. Vooral na 1907 ging het bergopwaarts met Rover, want in dat jaar won men een Internationale Race van de Engelse automobiell Club onder zeer slechte

Een Rover uit 1922, die in perfecte staat bewaard is gebleven.



weers-omstandigheden, hetgeen niet weinig tot de faam van Rover bijdroeg.

In 1911 won een Rover motorfiets de bekende T.T. op het eiland Man en dat bewijst dus dat ook het motorrijwiel nog steeds de aandacht had. De eigenlijke wagen waarop Rover zich kon ontwikkelen tot een forse automobielfabriek, werd eerst in 1912 gebouwd. Het was een open wagen met vier cilinder motor van 12 pk., die enorm bekend werd en die tot het uitbreken van de eerste wereldoorlog in produktie was. Na uitbreiding van de fabriek door oorlogspro-



Ook in 1936 al kon men de Rover herkennen aan een conventionele koetswerk-opbouw en een luxueus karakter.

Bewondering van het publiek voor een van de eerste auto's met turbine motor, die door Rover werden gebouwd. Het betrof hier een prototype uit 1951.



duktie, kwam men in 1919 op de markt met een 8 pk model. Dit type werd praktisch beroemd want het had een luchtgekoelde twee cilinder motor. De wagen woog maar ongeveer 500 kg. Er werden er niet minder dan 17000 geproduceerd. Het type won talloze races en ritten.

Tussen de eerste en tweede wereldoorlog had de fabriek natuurlijk ook zijn ups en downs, maar gestadig breidde men toch uit. Daarbij zocht men het echter toch nooit in massaprodukten. De Rover's waren wagens die in beperkte aantallen werden geproduceerd en die altijd een klassekenmerk droegen. Uit die tijd stamt ook de bijnaam, de kleine Rolls Royce.

In de tweede wereldoorlog droeg ook Rover zijn steentje bij. Vliegtuigen kwamen in grote aantallen uit de fabriek en in licentie werden 67000 vliegtuigmotoren van het ontwerp Bristol gefabriceerd. Ook kwamen de eerste militaire straalmotoren tegen het eind van de oorlog uit de Roverfabrieken. Na de oorlog was de oorspronkelijke Rover automobielfabriek zo zwaar beschadigd, dat men een vlieg-

De grootste wagen uit het Rover programma is de Rover 3 liter, een indrukwekkend en snel voertuig, dat opvalt door grote inwendige ruimte.



tuigfabriek van de regering overnam en opnieuw startte in Solihull bij Birmingham met de fabrikage van 4 en 6 cilinder auto's. De nieuwe wagens die Rover na de oorlog ontwikkelde hadden qua uiterlijk allemaal een wat conventioneel karakter. Ook werd een „jeep-achtig” voertuig in produktie genomen de „land-Rover”, waarvan er inmiddels honderdduizenden vervaardigd zijn.

Speciale interesse ging bij Rover uit naar de Turbine motor. Naast een gas turbine motor voor de industrie, ontwikkelde men er ook een voor automobielen. Er zijn verschillende prototypes van gebouwd en in 1963 werd een dergelijke motor ter beschikking gesteld van B.R.M. dat er een racewagen mee uitrustte voor de 24 uren race van Le Mans. Deze eindigde voorspoedig voor de Rover-B.R.M., maar tot serie produktie is het nog niet gekomen.

Rover's laatste ontwerp is een nieuwe 4 cilinder personenwagen, de Rover 2000. Ook hierbij is weer de politiek gevolgd om een wat aparte wagen te bouwen, die uiteraard dan ook wat prijzig in zijn klasse is, maar ook technisch nouveauté's heeft. Zo is de Rover 2000 uitgerust met een De Dion achteras en horizontale schroefveren.

Standard-Triumph

Standard-Triumph was de officiële naam van de fabriek, welke echter nu behoort aan Leyland en waarvan de geschiedenis geschreven moet worden door in de archieven van „Standard” te zoeken. Een zekere Mr. Maudslay liet zich in 1903 registreren als eigenaar van een nieuw opgerichte automobielfabriek, de Standard Motor Company. Maudslay had 30.000 gulden van een Lord geleend om die fabriek te kunnen beginnen en in die vroege periode van de automobiel, bleek het een niet eenvoudige opgave de „fabriek” lonend te laten draaien en genoeg over te houden om het geld terug te betalen. De fabriek bestond uit een tweede etage van een pakhuis en het personeel uit 5 man. Aan het eind van 1903 waren er 3 één-cilinderwagens afgeleverd en waren er 25 man in dienst. Het volgend jaar was de produktie opgelopen tot 1 wagen in de drie weken en werden er ook 4 en 6 cilinders gebouwd. Maar het ging nog te langzaam naar de zin van mijnheer Maudslay, die besloot bij autoraces te gaan bewijzen wat zijn wagens waard waren. Hoewel weinig ervaring hebbend bij dat soort evenementen, bracht hij het er niet slecht af. Hij werd 11de van de 42 deelnemers, maar was de enige die geen enkele pitstop behoeft te maken. Dat bracht reclame. Enige tijd later stond er een Canadees voor de deur die een dergelijke wagen wel mee wilde nemen naar Canada. De volgende dag stond er in de krant in Coventry, waar de fabriek gevestigd was: Fabriek uit onze stad krijgt aanbieding voor grote export-order naar Canada!

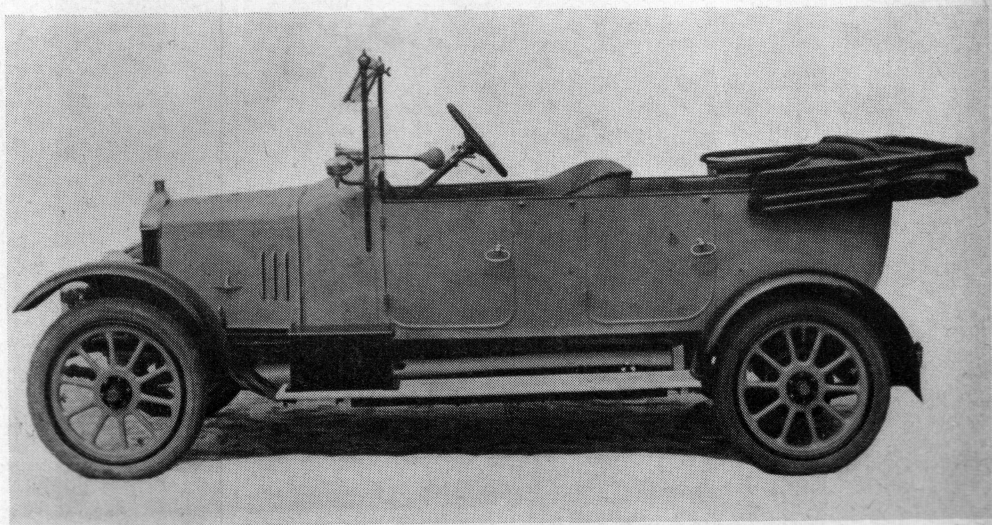
Het ging de fabriek in ieder geval voor de wind en langzaam groeide er een echte fabriek. Na 1906 was men al zover dat men zich speciaal op de grote 6 cilinder wagens concentreerde. Dure luxe wagens, die vooral de belangstelling van de Koninklijke Huisen genoten. Nog onlangs werd in België de wagen ontdekt, die het Belgische Hof rond 1908 moet hebben besteld. De wagen staat nu in een museum in Engeland.

De eerste wereldoorlog betekende een enorme uitbreiding voor Standard. Alle mogelijke soorten oorlogsmateriaal werden er geproduceerd en het was een moeilijke omschakeling naar uitsluitend de produktie van auto's in 1919. Tussen de beide wereldoorlogen schakelde ook Standard over naar meer gewone wagens en naar serie-produktie. De naam Standard was echter voorgoed gevestigd. Het is wel interessant te vermelden, hoe men beweert dat men aan de naam Standard gekomen is.

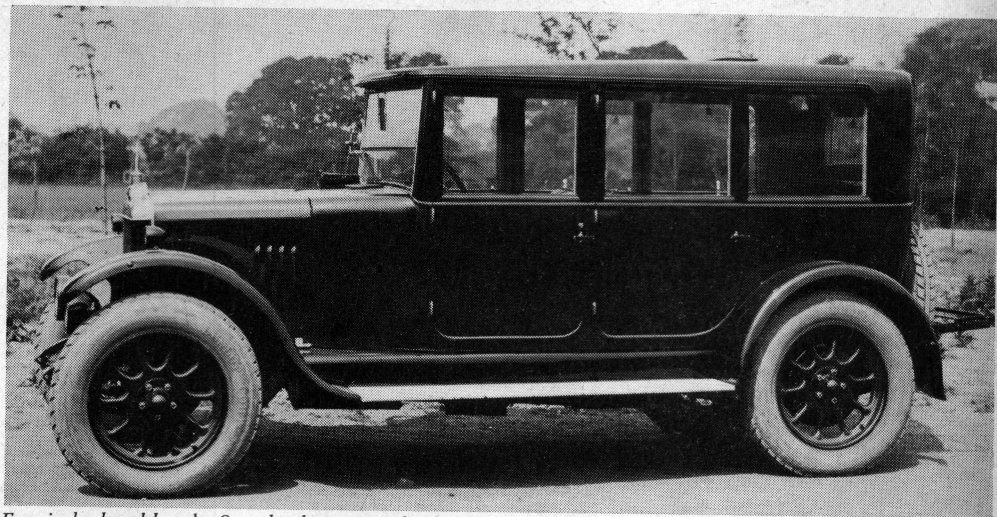
In de eerste maanden van de fabriek, in 1903 dus, liep Maudslay



De eerste Standard dateert uit 1903 en praktisch op zolder werd gebouwd door een zekere Mr. Mandslay.



In 1919 zijn de Standards al ontwikkeld tot dit type 4-zits cabriolet. De wagen had een topsnelheid van 65 km per uur.

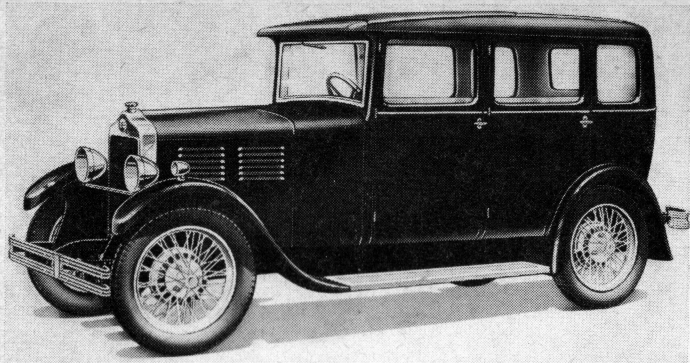


Een indrukwekkende Standard met 6 cilinder motor uit 1925. Mechanische remmen op de voorwielen waren bij deze wagen tegen meerprijs te krijgen.



Nadat Standard en Triumph samengetrokken waren in 1945, bracht men deze 1800 Triumph roadster uit. Een merkwaardige wagen, waarvan men een enkele keer ook in Nederland nog wel eens een exemplaar ziet.

In 1930 produceerde Standard dit type. Het werd destijds verkocht voor 2500 gulden, inclusief schuifdak.



voortdurend in de beperkte ruimte waar de wagens gebouwd werden rond en riep tegen iedere medewerker maar steeds dat de wagens gebouwd moesten worden volgens de „Highest Standards”, de hoogste standaard eisen. Dat riep hij zo vaak, dat de arbeiders de wagens de naam „Standard” gaven en die naam is gebleven tot 1945, toen men samen ging werken met de Triumph fabrieken, die eveneens in Conventry gevestigd waren. De Triumph fabrieken werden gedurende de oorlog zo grondig door Duitse bommenwerpers verwoest, dat er over de geschiedenis van die fabriek weinig meer bekend is. We hopen daar echter in een volgende uitgave nog op terug te komen.

Na de tweede wereldoorlog is het de Standard-Triumph fabrieken niet bepaald voor de wind gegaan. Men bracht vele nieuwe ontwerpen uit, die getuigden van veel vooruitstrevendheid en die bepaald kwaliteiten hadden, zoals bijvoorbeeld de Triumph T.R. 3 sportwagen, maar zakelijk werd een en ander geen succes. Enige jaren geleden werden de fabrieken overgenomen door de grote Engelse fabriek van vrachtwagens en bussen Leyland en thans zit er weer een opgaande lijn in de produktie. Er wordt dan ook een interessant programma gebracht, dat onlangs weer is uitgebreid met een nieuwe middenklasser, de 2000, een vier-deurs sedan. De kleine sportwagen Spitfire heeft ook veel aftrek en de Vitesse met hun kleine 6 cilinder motor zijn bijna alleen in hun klasse.



Op Le Mans reden Triumph Coupé's mee, die waren afgeleid van de interessante kleine Triumph Spitfire. Hier ziet u een dergelijke speciale Triumph tijdens proefritten op het circuit van Le Mans.



De bekende Triumph T.R. 3 waarvan er duizenden geëxporteerd zijn en die zich heel lang heeft kunnen handhaven.

MATRA BONNET



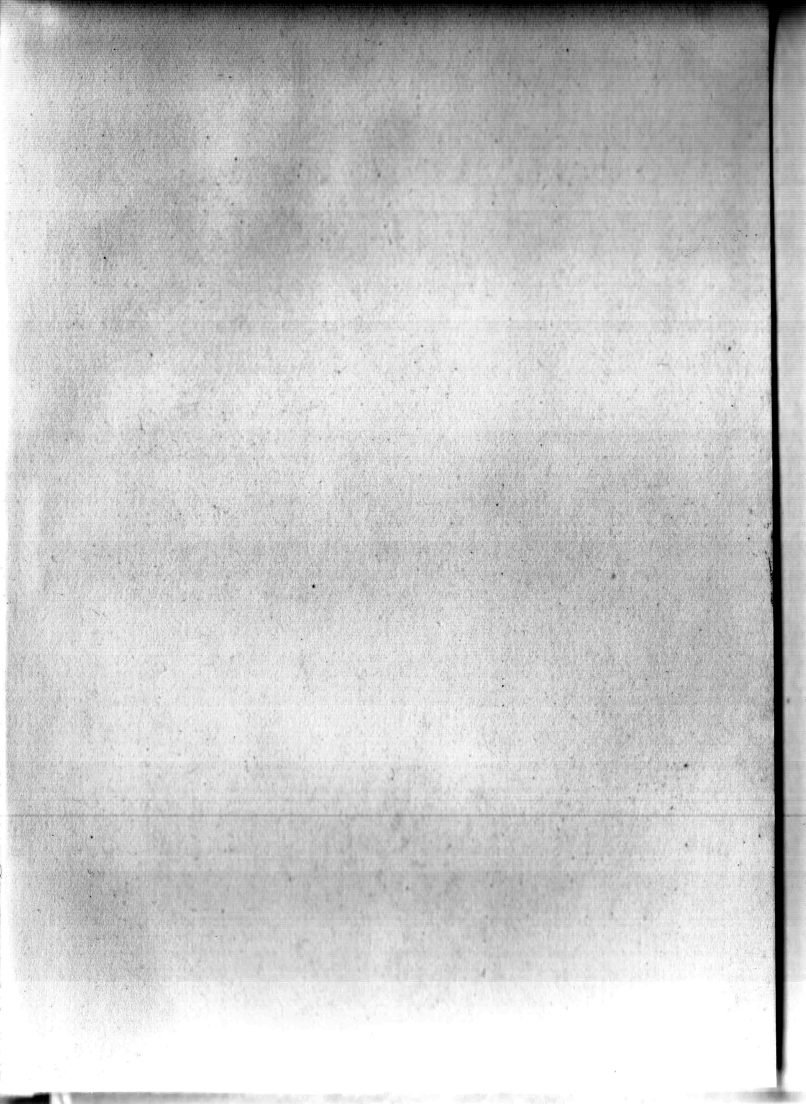
Het merk Matra Bonnet, thans ook in Nederland geïmporteerd, is een waardevolle garantie voor sportief rijgenoegeen met een maximum aan veiligheid. De verschillende typen van dit merk hebben de motor in het midden van de wagen en zijn afgeleid van beroemde winnaars van de 24 Uurs Race op Le Mans. O.a. dankt de Matra Bonnet zijn fenominale wegligging aan dat unieke kenmerk. Maar desondanks: het comfort en de luxe van een toerwagen.

Er zijn twee modellen: de Djet 5 en de Djet S met respectievelijk ruim 170 km en 195 km per uur topsnelheid.

De prijzen voor sportwagens met dergelijke prestaties, zijn zeer redelijk. Vraagt vrijblijvend om inlichtingen of adres van de dichtstbijzijnde dealer aan de importrice:

AUTOBEDRIJF GRUNO — DEN HAAG

HUYGENSPLEIN 10-14 — TEL. 070-11 39 92





DE ALKENREEKS

BEELD-ENCYCLOPEDIË

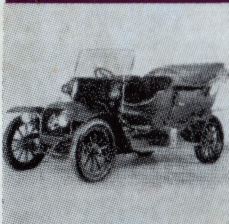


B. VAN DER KLAAUW LUCHTVAART 1966

Het laatste nieuws over vliegen en vliegtuigen



PETER DE GRAAF AUTOMERKEN 2



ARIE VAN DER VEER SLEEPBOTEN



I - VLIEGTUIGEN

- 36 Fokker
- 41 Russische Vliegtuigen
- 47 Verkeersvliegtuigen
- 71 Onze Kon. Luchtmacht
- 82 Luchtvaart 1964
- 98 Luchtvaart 1965
- 119 Luchtvaart 1966
- 87 Marine Vliegtuigen
- 111 Nw. Supersonische Vliegt.
- 117 Vliegsp. en Luchttoerisme
- 68 Helikopters
- 77 Zweefvliegen II
- 80 Luchtschepen en Ballons
- 63 Ruimtevaart
- 97 Ruimtevaart USSR

II - VOERTUIGEN

- 101-104 Alle Auto's I-II-III-IV
- 108 Alle Auto's V
- 70-120-121 Automerken 1-2-3
- 86 Alles over Karting
- 106 Caravans
- 83 Toer-, Sportbr. fietsen
- 107 Motoren en Scooters
- 85 Wegrace en Motocross
- 96 Luchtkussen-voertuigen
- 79-112 Pantservoertuigen 1-2
- 72 Trams
- 42 Locomotieven
- 81 Snelste treinen v. Europa
- 92 NS - Van Arend tot TT
- 99 Amerikaanse treinen

III - VAARTUIGEN

- 34 Gesch. Scheepvaart
- 64 Koopvaardijsschepen
- 53 Oorlogsschepen I
- 54 Oorlogsschepen II
- 114-5 Onze Kon. Marine 1-2
- 95 Vliegkasschepen
- 94 Zeilende Opleidingssch.
- 73 Zeevisserijsschepen
- 109-110 Sleepboten 1-2
- 100 Ronde en Platb. schepen
- 105 Varen met Motorboten
- 39 Diepzeeduiken

IV - DIVERSEN

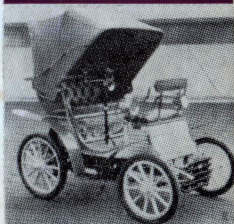
- 3 Calligrafie
- 10-18 Letters I-II
- 59 Galerij der Mode

REGELMATIG
NIEUWE TITELS

VLIEGSPORT M. E. FRANQUINET EN LUCHTTOERISME



PETER DE GRAAF AUTOMERKEN 3



W. C. LEMAIRE ONZE KONINKLIJKE MARINE I

